La Carrozza

nella

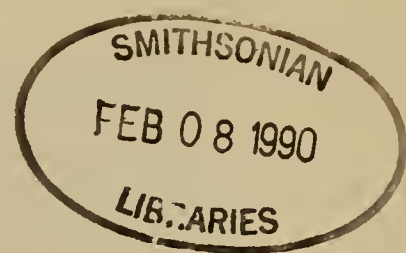
Storia della Locomozione

IL *TELEMACO* CARROZZA DI GRAN GALA DELLA REAL CASA DI SAVOIA

ritenuta costrutta il 1817 in Torino su disegni di Giacomo Pregliasco (v. pag. 132-134)

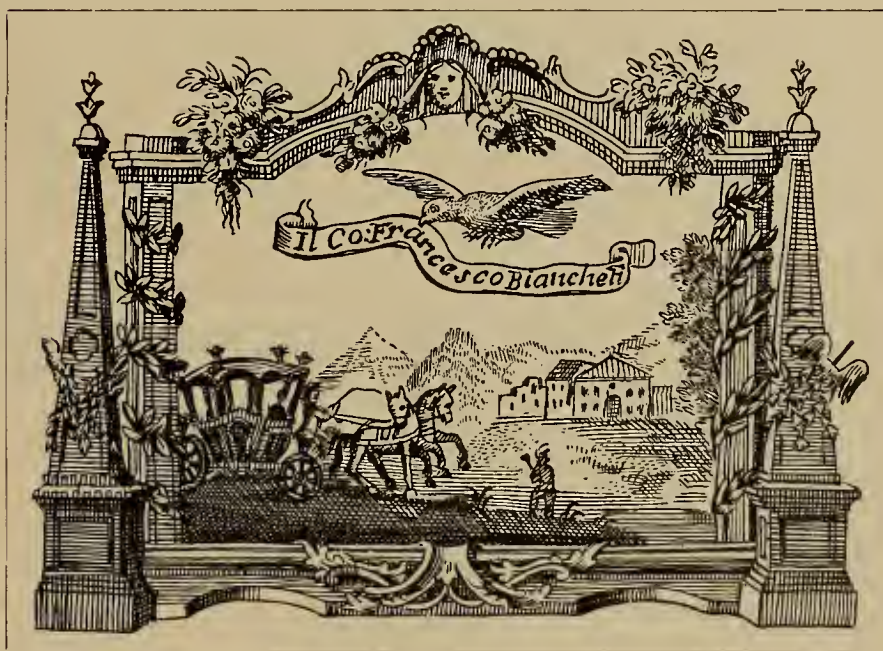
ed ora conservata nelle RR. scuderie di Palazzo Pitti in Firenze.

(Tricromia della ditta Alfieri & Lacroix di Milano, da fotografia miniata dei Fratelli Alinari di Firenze).

LUIGI BELLONI

LA CARROZZA

NELLA

STORIA DELLA LOCOMOZIONE

Con 311 fotoincisioni ed una tricromia
eseguite dalla ditta Alfieri & Lacroix di Milano

(Carta da visita bolognese del secolo XVIII, favorita dal dott. Achille Bertarelli, Milano).

TORINO - MILANO - ROMA
FRATELLI BOCCA - EDITORI
LIBRAI DI SUA MAESTÀ
1901

A corse finite, nell'Arena di Milano, 1825. — Disegno di G. Mazzola (Collezione del dott. A. Comandini, Milano).

IL « PERCHÈ » DI QUESTO LIBRO

Siamo al principio del secolo XX; non a tutti coloro che lo hanno visto sorgere potrà capitare di vederne la fine, come hanno vista quella del XIX; e, intanto, coloro stessi che del secolo XIX non hanno vissuto che l'ultima metà, hanno sentito generalmente il desiderio di volgersi indietro a considerarlo nell' insieme e nel dettaglio dei suoi fatti memorabili e dei suoi straordinari progressi.

Nel secolo scorso molte nostre industrie sono sorte, come nuove, e si sono meravigliosamente sviluppate; e vederne il movimento in questi ultimi cento anni è cosa curiosa ed utile.

Io, per esempio, mi volgo indietro, e trovo che sono oramai cento anni che dai Belloni si fabbricano carrozze in Milano (1)*; e però, alla fine*

(1) *La Ditta Belloni ebbe origine da Giovanni Belloni di Isidoro, nato in Gera di Pizzighettone il 1787. Egli lavorava a riparare carrozze, facendo, come si dice in dialetto*

del secolo che ha visto sorgere anche la Ditta della quale faccio parte, ho sentito il desiderio di dare un' occhiata retrospettiva e di raccogliere in un volume le vicende della carrozza nella storia della locomozione, *che negli ultimi cento anni ha fatto progressi straordinari ed ha subìto, mercè il vapore e l'elettricità, trasformazioni inverosimili, di grande portata sullo sviluppo intellettuale ed economico del pubblico.*

In questa rassegna illustrata, nella quale espongo notizie, disegni, tipi, raccolti da me nel corso di varii anni per amore all' arte mia ed alla sua storia, io non mi limito a noverare i passi da gigante che ha fatti la locomozione negli ultimi cento anni; ma risalgo, nella ricerca e nella cronologia ai primi tempi della civiltà, essendo interessante di vedere come, alla fine, in soli cento anni, dal 1800 al 1900, la locomozione abbia fatto progressi fenomenali, più assai che nei dieciotto secoli che precedettero il XIX.

Lavori come il mio sono stati fatti in passato, ed anche ultimamente, all' Estero, da scrittori di polso e da artisti. Io presento un volume, nel quale hanno la prevalenza le notizie e le cose italiane, spesso e volontieri, specialmente per ciò che riguarda il secolo XIX, poco curate dagli stranieri, e se non posso mettere nel volume eleganze letterarie e idee di alta critica artistica, vi porto il contributo della conoscenza pratica, dell' amore per l'arte mia, della passione per la locomozione, la trasformazione meravigliosa dei cui mezzi non deve scoraggire i fabbricanti del vecchio stampo,

---

cremonese, il marangone. *Da circostanze domestiche fu spinto, il 1803, a cercare col lavoro, fortuna in Milano, e qui, ricco di buona volontà quanto scarso di danaro, lavorò alcuni anni per conto altrui, poi, dal 1807 cominciò a fabbricare per proprio conto casse da carrozza, facendole montare in carro da un fabbro ferraio e verniciare da un verniciatore, coi quali aveva formata una specie di società.*

Al 1811 ecco Giovanni Belloni impiantarsi da solo, tenendo in casa propria tutta la maestranza per fare e compiere carrozze interamente nel proprio opificio, per quanto moderato di mezzi e di espansione.

Questo il vero punto di partenza dell'attuale Fabbrica Belloni, passata il 1836, alla morte di Giovanni, sotto la direzione del figlio di lui Luigi, seniore, col concorso della madre Marianna Gadda, la quale si ritirò dall'azienda il 1850. Allora la fabbrica passò tutta nei figli di Lei, Luigi suddetto e Francesco, che il 1859 rilevarono la fabbrica di Giovanni Boschetti del quale il Francesco era divenuto genero nel 1851.

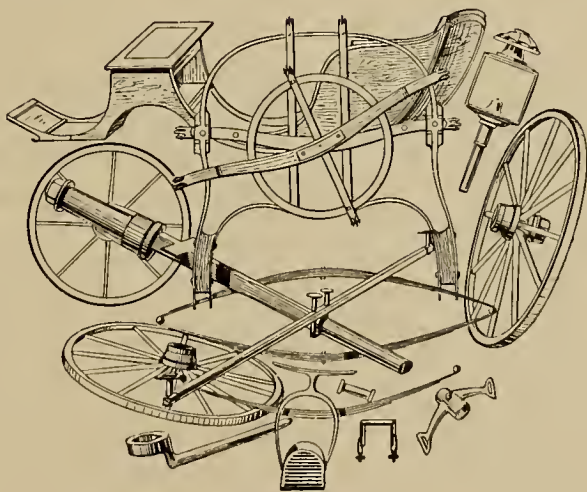
Il 1863 Luigi, figlio del fondatore Giovanni Belloni, si ritirò, e rimase solo nell'azienda il Francesco Belloni, padrone delle due fabbriche (Belloni in via Torino, e Boschetti nell'allora via Giardino ora via Manzoni). Nel 1881 Francesco Belloni associò a sè i figli Giovanni e Luigi, divenuti proprietari il maggio 1883 alla morte del padre loro, ad onore della cui memoria il nome di Francesco Belloni *forma la ragione della Ditta.*

ma deve aprire nuovi orizzonti alla loro attività e allo sviluppo della loro industria, che trova la sua base naturale nel benessere economico generale, confortato dall'amore del bello e dalle ricerche costanti della comodità e dell'eleganza.

Non mi metto, dunque, nè fra i letterati, nè fra gli artisti; ma qui, dove si parlerà d'ogni maniera di carrozze, sono al mio posto, ed ho per le mani un argomento che conosco nella pratica e che sempre mi occupa e mi diletta nel pensiero.

Luigi Belloni

31 Gennaio, 1901.

NOTA-BENE. — Sento il dovere di ringraziare pubblicamente gli egregi dott. ALFREDO COMANDINI, *dott.* ACHILLE BERTARELLI, *dott.* CENCIO POGGI, *signor* ENRICO GHISI, *prof.* GENTILE PAGANI, *l'illustre architetto comm.* LUCA BELTRAMI, *la signora vedova* ARRIGONI *antiquari, i* MUSEI INDUSTRIALE *e* CIVICO DI TORINO, *il signor* ANGST *direttore del Landes Museum di Zurigo, e le altre gentili persone, editori, fabbricatori diversi, nel testo indicati, per la cortesia grande onde mi hanno favorito materiale illustrativo o notizie in aggiunta al materiale da me raccolto per la compilazione di questo volume.*

(Emblema del compilatore).

(La sestiga romana di fronte, archeologicamente riprodotta sull'Arco della Pace in Milano).

NELLE REMOTE ETÀ

Uno dei primi bisogni dell'uomo, appena collocato in mezzo alle cose dell'universo, deve essere stato, indubbiamente, quello di muoversi, di trasferirsi da luogo a luogo.

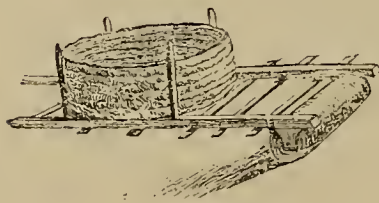
Tutte le più antiche narrazioni sulle origini della vita umana ci presentano un incessante movimento di tribù che si spostano da contrada a contrada; e le Sacre Scritture contengono lunghe descrizioni di grandi viaggi fatti da intere popolazioni per amore di commercio, di novità, di conquista; e noi vediamo gli uomini trasferirsi continuamente da luogo a luogo, da regione a regione.

Ecco l'uomo, che, prima di tutto, procede a piedi; e questa marcia dell'uomo a piedi attraverso il mondo ha continuato per secoli e secoli, e continua ancora, e durerà sinchè il mondo duri; perchè, se le scoperte della civiltà sono grandi, immenso è il mondo

al loro confronto, e le regioni civili percorse oggidì da ruotabili d'ogni specie sono ancora poca cosa, in confronto delle regioni dove l'uomo mantiene le comunicazioni trasferendosi a piedi o, tutt' al più, servendosi delle cavalcature.

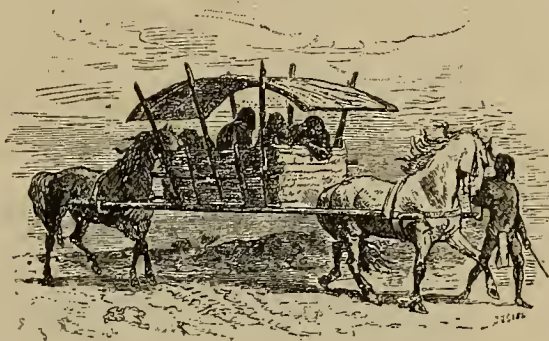
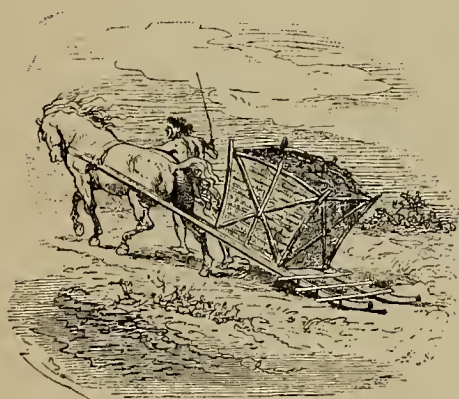
Dunque l'uomo ebbe le gambe per trasportare se medesimo; ma siccome l'uomo venne in mezzo alle cose del mondo dopo che tutte le specie degli animali erano state create ed ebbe piena signoria sugli animali; così riconobbe subito la convenienza di farsi trasportare, e non tardò ad assoggettare i cavalli, i buoi, gli asini, i cammelli, i dromedari, gli elefanti, etc., per servirsene come mezzo di trasporto per le persone e per le robe.

Nessuno sa dirci quanti secoli abbia durato l'esclusivo sistema delle bestie da soma, per portare uomini e robe; ma nemmeno è possibile stabilire quando l'uomo abbia fatto quel primo ragionamento che vediamo farsi tutti i giorni dai ragazzi, e cioè, che mettendo un sasso, o un pezzo di legno su di un altro sasso o su di un altro pezzo di legno al quale sia legata una corda, tirando questa si tira il sasso maggiore o il pezzo di legno maggiore sul quale è posto il minore, e si ha così il primissimo tipo di veicolo rudimentale.

Può darsi, come ne era espresso il supposto in un brillante articolo della *Carrosserie Française* [1], che questo primissimo veicolo rudimentale lo abbia trascinato per primo l'uomo, non ancora riuscito ad assoggettare al tiro le bestie; ed è anche logico e naturale il supporre che l'uomo stesso abbia sentito il bisogno di perfezionare prontamente il proprio mezzo di trasporto per diminuire le resistenze contro il terreno e attenuare l'attrito; ma è ancora più naturale credere che l'uomo siasi

---

[1] 1897, pag. 1017.

stancato presto, oltrechè di dover camminare, di dover portare, ed abbia affrettato l'addestramento degli animali tanto come portatori quanto come trascinatori del primo veicolo rudimentale, sul quale, non c'è nemmeno bisogno di dirlo, l'uomo, dopo avere messe le robe, deve aver anche collocato le persone, e cioè i più deboli, le donne, i vecchi, i fanciulli.

Non bisogna figurarsi l'uomo della più remota antichità diverso dall'uomo dell'oggi, nei bisogni, nei desideri di miglioramento progressivo. Oggi i mezzi per soddisfare a questi bisogni, a questi desideri si sono moltiplicati e, dal canto loro, in ragione dell'esuberanza dei mezzi, si sono moltiplicati i bisogni e i desideri; ma le necessità fondamentali — muoversi, portare seco le robe, risparmiare la fatica, guadagnare di tempo — sono sempre state le stesse, e l'uomo ha cercato di farvi fronte adattando i mezzi disponibili al momento e cercando di perfezionarli.

Così, abbiamo visto al primo rudimentale veicolo a trascinamento, sottoposto nella parte estrema una specie di rullo per vincere, almeno in parte, l'attrito del terreno, sabbioso, sassoso, non ripianato; e quel rullo — che oggi ancora vediamo adoperato per il lento ed accurato trasporto per terra di corpi enormemente pesanti e di forma irregolare, è stato indubbiamente il progenitore della *ruota,* la quale quando fu aggiunta al veicolo rudimentale, fu piena, tutta di un *pezzo,* o di più pezzi tenuti insieme da forti traverse.

Ed ecco quindi il primo carro. Ma fra una trasformazione e l'altra corrono secoli e secoli; generazioni e generazioni!

E, dalla ruota piena, di un solo pezzo, di legno ferrato, alla ruota d'oggi, leggiera, rivestita di gomme pneumatiche, quanti secoli di dubbi, di difficoltà, di esperimenti; quanto lento, sebbene progressivo sviluppo, reso possibile soltanto dal progressivo aprirsi e consolidarsi delle strade!

All' Esposizione Universale di Parigi in questo anno la direzione generale del genio civile ha raccolto una interessante e molto ricca mostra dei diversi mezzi di trasporto usati in Francia dal Rinascimento ad oggi; ma anche senza fermarsi davanti a quella mostra interessante e curiosa, basta essere dotati di un poco di spirito di osservazione e di portarsi a girare fuori dalle grandi vie di comunicazione, che sono le vie della civiltà, andando invece a traverso per le campagne, per le colline, per i monti coltivati ed alpestri, per le terre incolte e per le spiaggie; e subito si vedono anche oggi giorno, in ogni parte del mondo, tutti i diversi mezzi di locomozione, dal corriere sudanese, a piedi, che non ha nessun che lo superi in velocità nei sabbiosi deserti, alla carretta del misero contadino ancora eguale alla carretta del colono romano.

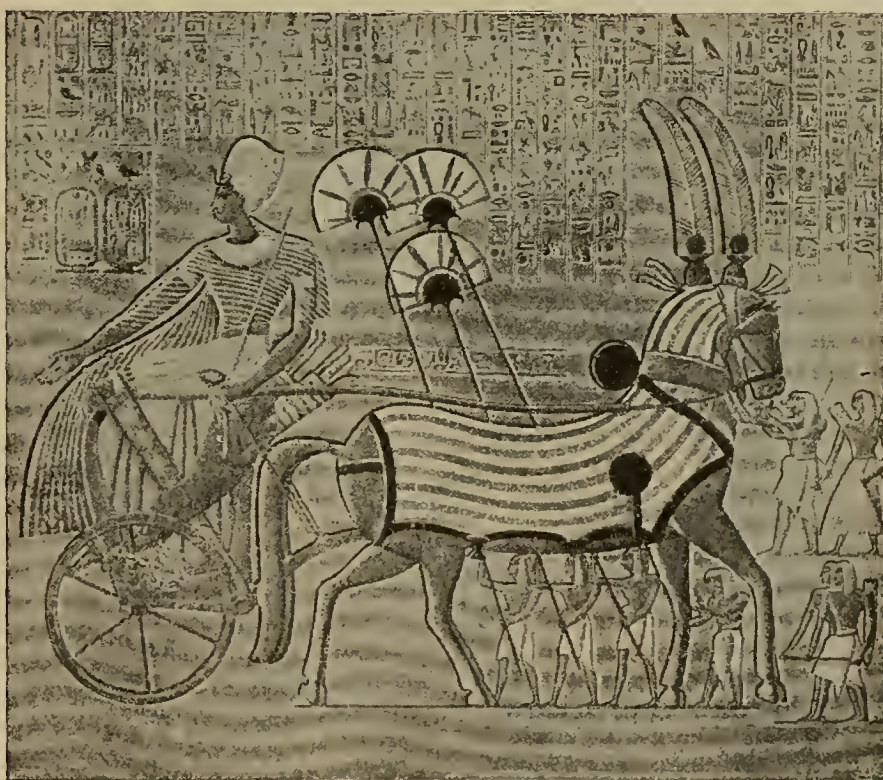
In Sicilia, dove pure le strade belle e comode abbondano, s'incontrano a frotte i campieri incappuciati, che vanno sempre a cavallo, da Piana de' Greci, per esempio, a Palermo, tal quale come gli uomini dei secoli più lontani, quando il dorso del quadrupede era l'unico mezzo di trasporto che la civiltà, le condizioni economiche, e lo stato delle vie di comunicazione comportavano.

Deharme nella sua importante *Storia della Locomozione* scrive che le ruote dei carri moderni in Catalogna sono press'a poco uguali, nella loro forma massiccia e grossolana, a quelle dei veicoli dell' età della pietra. « Tali ruote — scrive egli — sono semplici dischi ferrati, larghi un quattro o cinque centimetri, sottoposti in modo primitivo al veicolo che sopportano, producendo per le strade montuose dei Pirenei un rumore stridente ed urtante reso più molesto dalla lenta andatura dei buoi che vi sono attaccati ».

E chi non ha visto qualche cosa di simile, senz' andare sui Pirenei, girando almeno per le stradicciuole di montagna delle nostre Prealpi?

È nell' attenta osservazione della vita rurale che si veggono, anche oggidì, i testimoni reali delle prime invenzioni dell' uomo, a

cominciare dall'aratro, che, come bene osservarono tutti gli scrittori di locomozione, fu certamente fra i primissimi veicoli escogitati dal cervello dell'uomo dei campi, stimolato dal bisogno a trovare uno strumento di lavoro semplice ed efficace.

E dal veicolo aratorio agli altri veicoli, a traino, rozzi, pesanti, non ruotanti, è brevissimo il passo.

Da un basso rilievo egiziano (1).

Ma quando dalle ricerche o, meglio, dalle ipotesi intorno ai tempi preistorici, veniamo alle documentazioni troviamo nella China, nell'Egitto le primissime traccie dei carri, i quali non sono che carri da guerra e da trasporto, o carri riserbati esclusivamente al fasto dei re.

I frammenti dei monumenti antichi pertinenti a Ramsete il Grande o Sesostri, a Ramsete IV, ai Faraoni insomma, ciò dimostrano all'evidenza.

Faraone, nel capo XLV della Genesi, dice a Giuseppe: « prendete dei carri del paese di Egitto per le vostre famiglie; e venite

(1) *Emporium*, pag. 57 del N. 7, vol. II, luglio 1895.

a me »; e nel libro L è detto che con Giuseppe, quando partì dall'Egitto per il paese di Canaan a seppellirvi il proprio padre Giacobbe nella spelonca di Macpela, andarono eziandio « carri e cavalieri ».

Non parliamo poi del libro XV dell'Esodo, dove si vede Faraone « far mettere i cavalli al suo carro » per inseguire gli ebrei; e prendere « seicento carri scelti e tutti i carri dell'Egitto, sopra tutti i quali erano dei capitani. » La fine di Faraone e del suo esercito e dei suoi carri in fondo al Mar Rosso è nota, e nel citato libro dell'Esodo è detto che il Signore « levate le ruote dei loro carri, li conduceva pesantemente ».

Dunque, carri con ruote, carri in gran numero, da guerra, ricchi, fastosi, la bellezza di 3650 anni sono!!

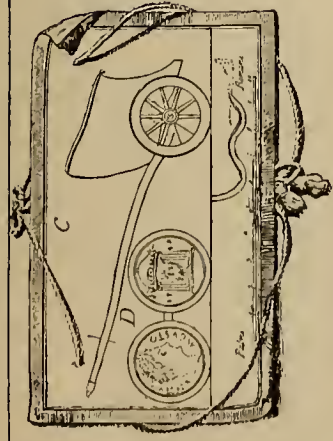
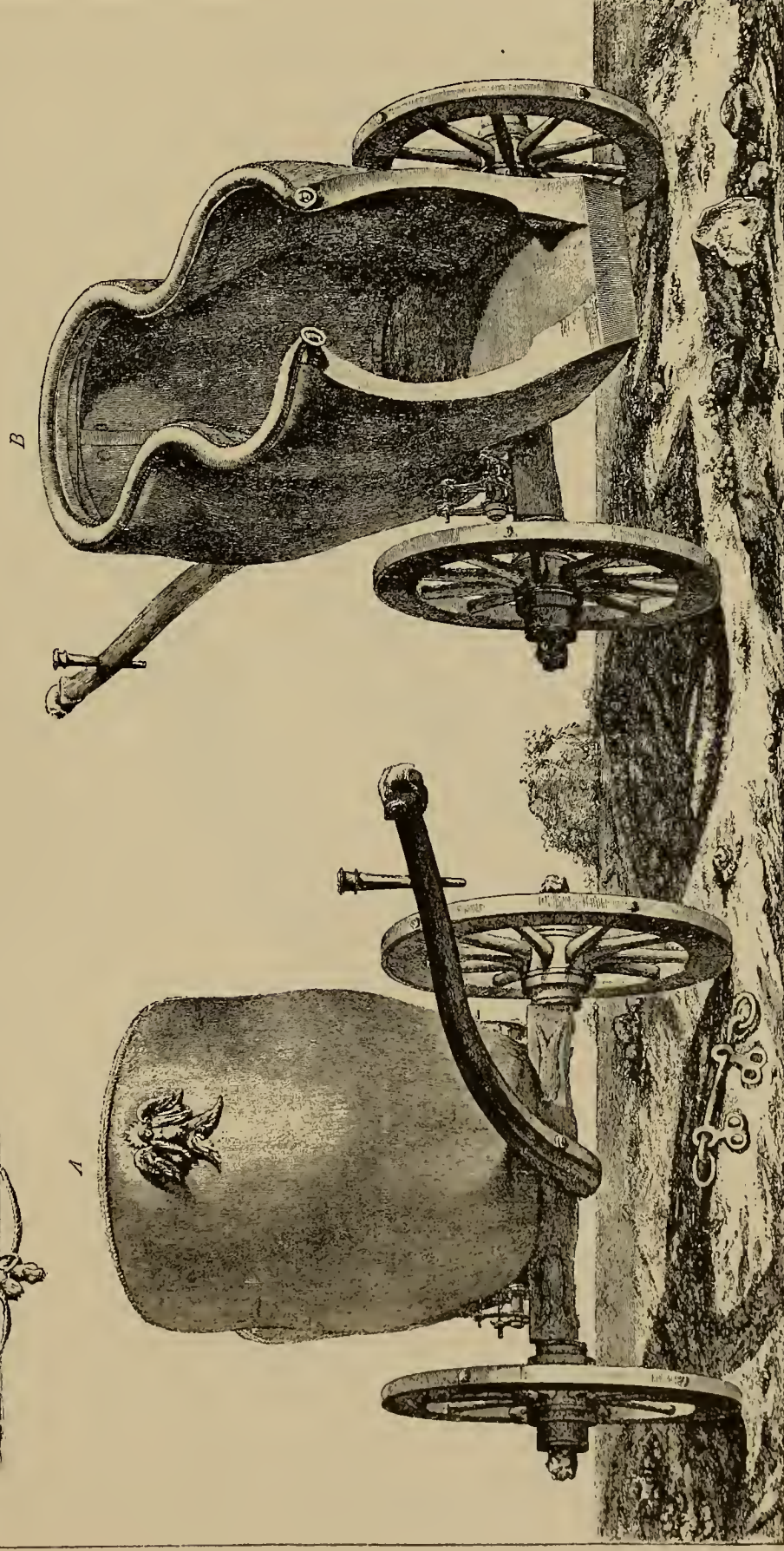
Gli eruditi ci hanno dato da un pezzo tutte le notizie possibili sui carri adoperati in numero grandissimo nelle corti dei re di Ninive e di Babilonia, in mezzo alle pompe di quel lusso asiatico, il quale non ignorava nè le raffinatezze, nè le bizzarre applicazioni, tanto che noi troviamo nei bassorilievi dei più antichi monumenti le documentazioni più curiose sulle foggie di carri in uso nella più remota civiltà dell'Egitto e dell'Asia.

Tutti, nei begli anni delle scuole ginnasiali abbiamo letto nell'*Iliade* le omeriche descrizioni dove il Pelide Achille trionfa « sul carro » e stimola col flagello a tutto corso

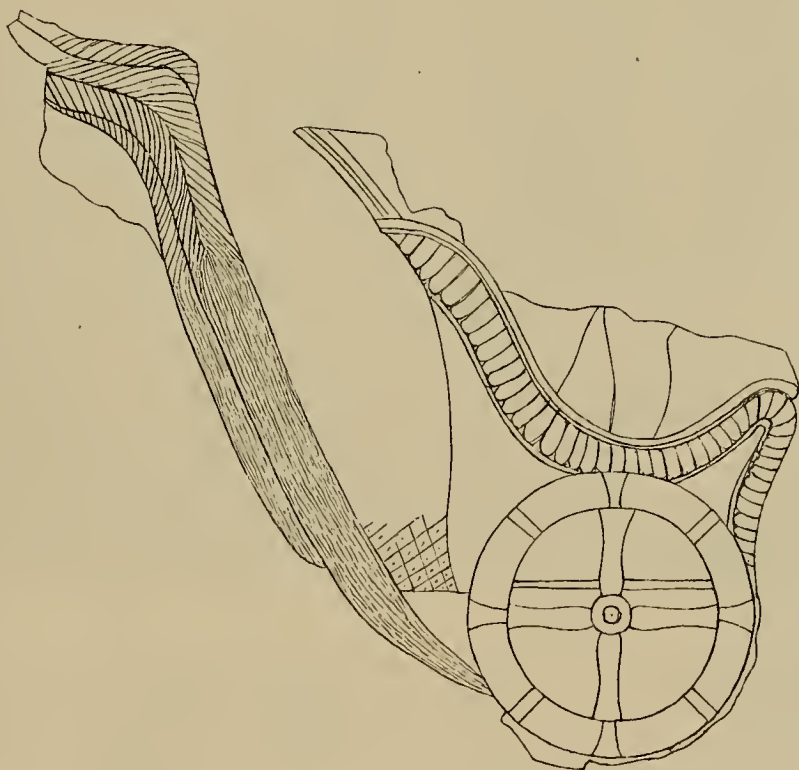
i corridori che volar bramosi.

Da un vaso della Magna Grecia; posseduto dal cav. G. Sambon.

Nei frammenti monumentali, nei vasi greci, nei vasi etruschi oramai tanto frequenti nelle raccolte di ceramiche, veggonsi i carri degli antichi, e, persino tipi di veicoli da lasciar credere che il ciclismo e l'automobilismo fossero noti a quelle civiltà, che da molti furono e sono tuttavia credute barbare solo perchè le ricerche intorno ad esse non furono mai abbastanza approfondite.

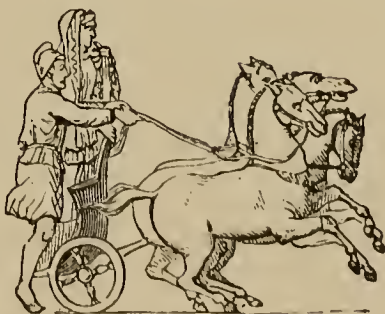
Della civiltà greco-romana abbiamo documenti e monumenti ad esuberanza; dalle monete d'oro, d'argento e di bronzo, ai marmorei frammenti, e ai piedestalli e agli archi colossali; e dappertutto tro-

CARRI ROMANI.

viamo il carro, sia sotto la classica forma della biga, la quale veniva diversamente nominata a seconda che vi si attaccassero due cavalli, o più, *biga*, *quadriga*, *sestiga*, etc., e rimasta nell'antichità greca e nella romana per le corse nelle gare pubbliche, per i trionfi e per i corteggi solenni. Come si vede dalla figura a piè di pagina, la cassa del carro posava sopra due piccole ruote, affinchè nelle strette voltate il carro non si rovesciasse facilmente. Il davanti era chiuso da un parapetto e da una spranga in forma di semicerchio saldatavi

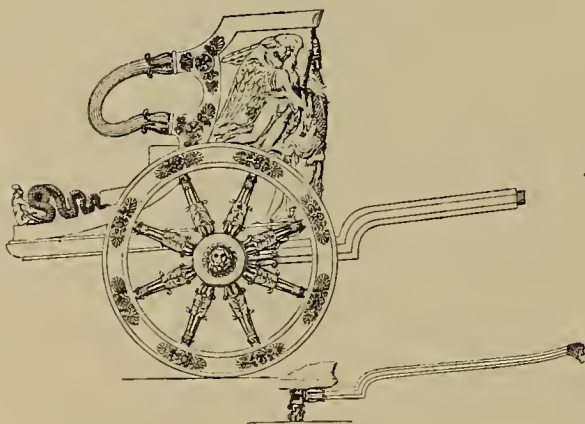
Verso di un raro tetradramma di Messina.

Da frammenti di bronzi etruschi trovati il 1812 presso Perugia.

sopra, alla quale erano attaccati i due cavalli delle tirelle; dalla parte posteriore era aperto affinchè la persona che stava a fianco dell'auriga potesse salire comodamente ed anche balzare più rapidamente durante la corsa, come oramai, nei tempi nostri, quasi tutti abbiamo imparato a fare per scendere dai *trams* cittadini.

Quadriga romana.

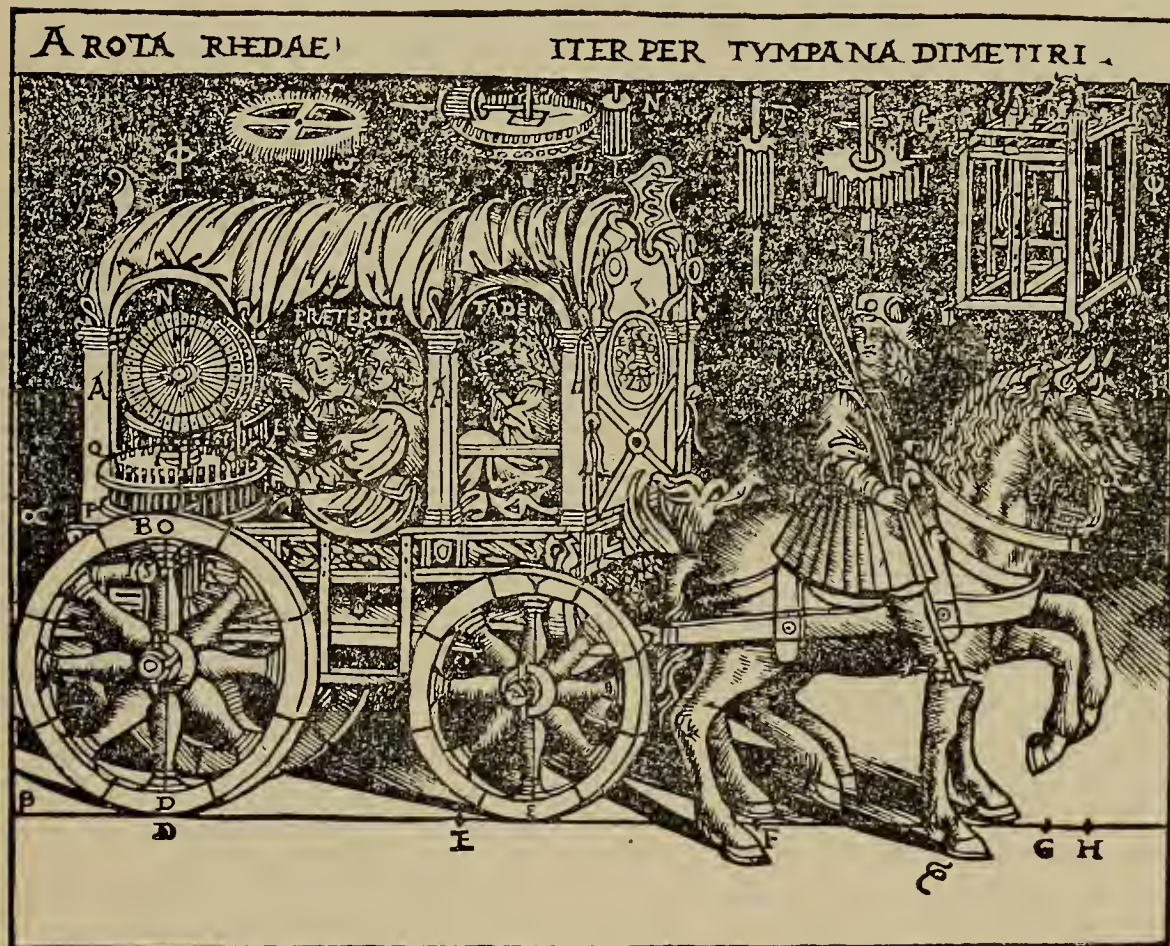
I romani avevano anche il calesse, *currus*, aperto davanti, ed era veicolo leggiero,

da corsa; e quello a due ruote, scoperto, che era detto *cisium*; poi vari tipi di veicoli a quattro ruote, come la *carruca*, il *pilentum*, speciali ai

Il parapetto del carro romano, spiegato di fronte,
(dalla Sestiga, archeologicamente riprodotta, sull'Arco della Pace in Milano)

magistrati, alle donne, le quali propriamente avevano la *reda* o *rheda*, che era la vera carretta da viaggio, al pari del *carpentum*; questo e quella coperti, e, a seconda del censo del proprietario, ricchi di ornamenti in argento, ed anche in oro ed in pietre di valore.

Il carro romano di fianco
(dall'Arco della Pace in Milano.)

« Carruca » secondo un'antichissima miniatura.

Nel decimo libro dell'*Architettura* di Lucio Vitruvio Pollione, architetto contemporaneo di Augusto e di Tiberio, è descritta la Reda da viaggio romana, con aggiuntovi un meccanismo, fatto di due ruote laterali ad ingranaggio, trasformanti il movimento e registranti ogni giro delle ruote da trasporto, in guisa da dare, a conti fatti, la misura totale della strada percorsa.

Come si capisce, niente di nuovo sotto il sole; e coloro che viaggiano in bicicletta ed hanno alla ruota anteriore l'orologio contatore, guardino alla figura che qui abbiamo riprodotta dal Cesariano ([1]), e vedranno che anche le dame romane, viaggianti, più che sedute,

La Reda di L. Vitrurio Pollione con la ruota per misurare a durata del viaggio.

coricate nella *Reda*, divertivansi a misurare la strada che andavano percorrendo.

Nè il carro serviva solo ai romani per la guerra, per i giuochi circensi, per il diporto; ma sibbene per il trasporto, nel quale caso era detto *plaustro*, aveva forme e capienza diverse, aveva le ruote piene, fortemente cerchiate di ferro, e talora anche a raggi, specialmente se si trattava di carri per trasportare trofei in trionfo, che

(1) Dovuto alla cortesia del dott. Cencio Poggi di Como.

erano più ornati dei carri da trasporto ordinario e dovevano trovarsi in relazione con tutta la pompa dei trionfi, onde la Via Sacra risonava delle spoglie dei vinti, e troneggiavano nei grandiosi cortei persino gli

Illustrazioni del « Jure Trionfale » di Gio. Zonara.

elefanti, mezzi di trasporto anch'essi come si veggono tuttora anche nelle Indie Inglesi.

Ma nella *Reda* suesposta, nella biga, nei carri anteriormente riprodotti (eccezione fatta pel carro tirato da mule, riprodotto nel tetradramma di Messina, pag. 9) noi non vediamo il sedile del conduttore, dell' auriga. Ma è certo che la invenzione del sedile non è posteriore all'epoca romana, e gli eruditi la fanno risalire ad Oxilo re degli Etoli, cioè circa 3100 anni fa!

E giacchè siamo a fare dell'archeologia vogliamo rievocare una reminiscenza di Ginnasio, tratta dal libro III, verso 113 delle *Georgiche* di Virgilio, secondo il quale inventore del *plaustro*, del carro da trasporto, largamente adottato poi dai romani, sarebbe stato Erittonio ([1]), quarto re di Atene, bisognoso di un carro che lo trasportasse, perchè mi-

---

([1]) *Primus Erichthonius currus et quattuor ausus*
Jungere equos rapidusque rotis insistere victor.

seramente sciancato, e messo poi dalla mitologia astronomica nel cielo a formare la costellazione dell'Auriga.

Avevano anche i romani il carro falcato, carro da guerra, chiuso da tre lati e le cui ruote ed i cui fianchi erano armati di falci per sterminare i nemici; ma, prima ancora dei romani, troviamo questi carri falcati presso Jabin, re di Canaan, come la Bibbia ci dice [1], onde i figli d'Israele lo denunciarono al Signore, perchè di quei carri ne aveva *novecento*.

Secondo la *Grande Enciclopedia* (francese) *del XIX secolo*, il timone, gli assi, i cerchi e i mozzi delle ruote di tali carri erano armati di falci; e va ricordato che Voltaire volle consigliarne l'uso in guerra a Caterina II di Russia, la quale ne fece fare in via d'esperimento diversi tipi, senza, per altro, mai metterli in pratica.

Carro di combattimento, di radunata e di difesa fu il celebre *Carroccio,* menzionato dai cronisti e dagli storici dei secoli bassi in quasi tutte le loro descrizioni di battaglie. Anche l'invenzione del Carroccio è fatta risalire dal cosidetto Turpino, nella *Storia di Carlo Magno*, ai popoli orientali, e, a detta di lui, era adoperato nel secolo VIII dai Saraceni. Rolandino vuole inventato il Carroccio dai Padovani, ai quali lo tolse re Attila, e lo demolì; ma gli storici più profondi, e con essi il milanese abate Angelo Fumagalli [2], lo ritengono inventato prima della metà del XI secolo, per iniziativa del vescovo di Milano, Ariberto d'Antimiano (1018-1045) che per la prima volta lo avrebbe adoperato il 1039 difendendo Milano contro le schiere dell'imperatore Corrado II il Salico.

Ma critici posteriori al Fumagalli vogliono il *Carroccio* derivato dal carro col quale i monaci prima del Mille raccoglievano le abbondanti questue [3].

Consisteva in un carro a quattro ruote più alto e più grande degli altri carri comuni; coprivasi di un grande tappeto o tutto bianco, o tutto rosso, o dei due colori, in relazione coi colori della città, e tiravanlo parecchie paia di buoi coperti con gualdrappe uguali

---

(1) Giudici, iv, 3.

(2) *Le Vicende di Milano durante la guerra con Federico I Imperatore*, nota IX ragionata.

(3) Girolamo Lorenzi, *Il Carroccio, sua origine e vario uso nel Medio Evo, ricerche*. Milano, Agnelli, 1876.

a quelle del tappeto sul carro. In mezzo a questo sorgeva come un albero di nave, terminato da un globo dorato sormontato dalla croce, e dall'albero svolazzavano uno o due stendardi dai colori della città o del comune. I milanesi, alla croce che è nel loro stemma, aggiunsero talvolta l'immagine del protettore Sant'Ambrogio; i fiorentini

Il Carroccio, secondo una vecchia stampa cremonese favorita dal prof. Gentile Pagani.

(secondo Ricordano Malaspini) piantavano sul carro due antenne invece di una, con sopra il grande stendardo dall'arme del comune, di bianco e di rosso dimezzata; e i padovani, allo stendardo loro, tutto rosso con croce bianca, aggiungevano sopra l'antenne, un padiglione pure rosso con in cima un ramo d'ulivo, e sul carro mettevano una casuccia di legno capace di contenere alcune persone. Il Carroccio serviva per uscire in guerra contro i nemici della città o del comune; od anche per accogliere qualche principe o grande personaggio, ed era anche usato per le cerimonie di trionfo e solenni. Uscendo in guerra, era attorniato e difeso da valorosi combattenti; stavanvi sopra sei od otto trombettieri, che segnalavano l'*avanti* o l'*alt;*

o, invece dei trombettieri, serviva la campana, attaccata con un braccio trasversale all' albero maestro. Sul carro era un altare mobile per le cerimonie religiose; vi si rendeva giustizia in campo e radunavansi i consigli di guerra. Durò l' uso del Carroccio fino al mutare degli usi di guerra nel secolo XIV; e fu adottato anche fuori d' Italia; e la perdita sua nelle battaglie era considerata la maggiore che si potesse fare dai vinti; mentre della conquista sua inebriavansi i vincitori, tanto che, come ricorda il Fumagalli, Federico II per apparire ai romani grande vincitore dei milanesi il 1237, mandò a Roma, prescelto fra le spoglie, il Carroccio; ma non è vero che egli lo avesse loro tolto combattendo; bensì fu trovato dopo la battaglia dai soldati di lui, sfasciato e sguarnito, fra molte carrette abbandonate nella loro ritirata dai milanesi, imbarazzati dalle strade fangosissime..... quanto quelle di sette secoli dopo!....

Ma anche Federico Secondo aveva il suo carro da guerra, diremo così, ed era un elefante, carico di una specie di castello, ai cui angoli erano insegne militari e nel cui mezzo innalzavasi il gran vessillo dell'esercito. Il castello era difeso dai saraceni; e quando Federico II ebbe preso, come abbiamo riferito, il Carroccio dei milanesi, lo caricò, in segno di trionfo, sul castello al dissopra dell' elefante.

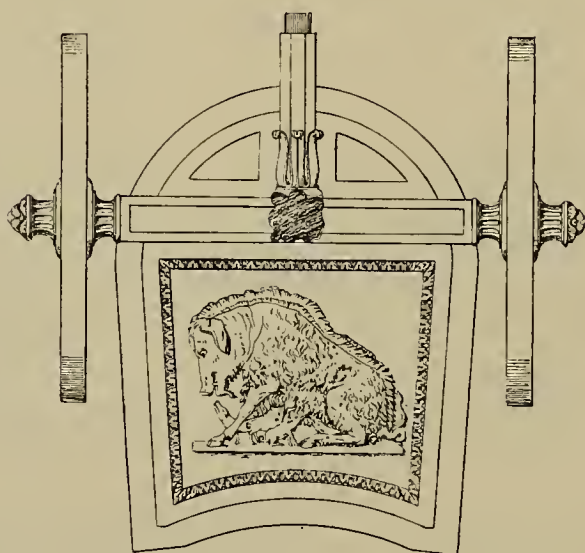
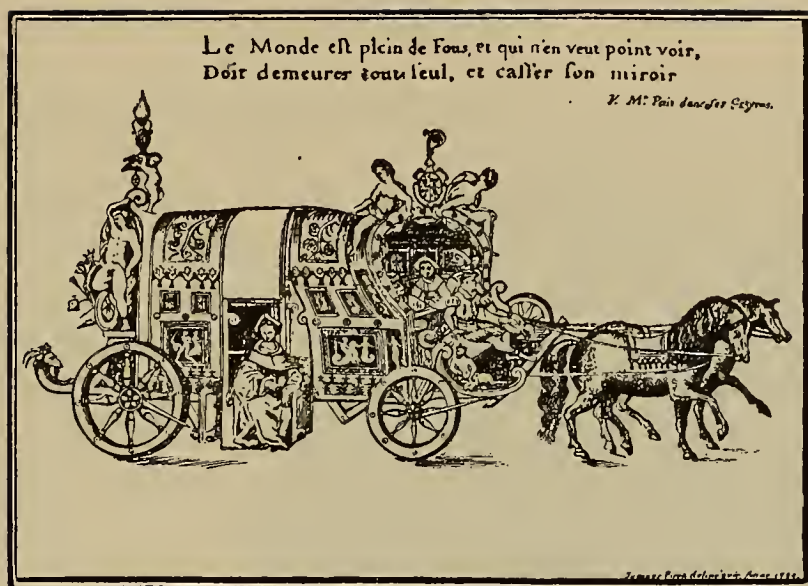
Quale catasta di mezzi di locomozione!... Ma andando avanti in questa nostra rapida rivista, vedremo ancora le carrozze moderne del nostro secolo che muore, messe sulla schiena di muli, di cammelli e di elefanti!

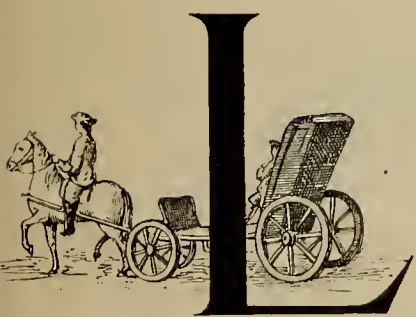
❦

Ma ed Egizi, ed Assiri, e Babilonesi, e Persiani, e Greci, e Romani, ed Etruschi, tutti i primi popoli dell'antichità considerarono il carro, il cocchio, il veicolo più come strumento di guerra, come mezzo di trasporto, anzichè come lussuosa comodità, generalizzatasi specialmente dal secolo XV ai nostri giorni.

Presso i Greci nei veicoli dalle grandi foggie non si vedevano, per uso personale, che i vecchi, le donne, gl' infermi. Presso i romani ugualmente erano le donne ed i magistrati, cioè la gente o grave, o lenta, o debole, che andavano nella *carruca* o, meglio, nella

lettiga, portata da due portatori, e ciò era considerato mollezza od eccesso di lusso, o conseguenza di infermità. La quasi totalità dei viventi marciava a piedi, o procedeva a cavallo, e ciò significava vigoria, forza, energia fisica e morale.

Oggi, nella moderna civiltà, e con l'acceleramento progressivo di tutte le forme della vita, siamo arrivati a far sì, grazie al *fiacre*, all'*omnibus*, al *tram*, che non vi sia più quasi nessuno disposto ad andare a piedi, anche se si tratti di fare soli cinquanta metri di strada!

Il fondo della Sestiga dell'Arco della Pace in Milano.

Carro della *Mère Folle* di Digione del 1500 (dalla *Storia* di *Ozanne*).

I SECOLI D'ORO DELLA CARROZZA

L'Impero Romano finiva lasciando le traccie di quello sfarzo che lo aveva portato alla degenerazione e alla decadenza.

Susseguiva un periodo di negazione contro tutto ciò che era pompa esteriore; molto più che tutti, quasi, credevano, che verso il Mille il mondo sarebbe finito... come nel 1899 per il temuto urto con la famosa cometa! Così non presentavansi più i tempi per il lusso delle lettighe coperte di ricchi drappi, dei cocchi ornati di ori e di argenti; rovinavano i monumenti; prevalevano i barbari con le loro schiere interminabili di soldati a piedi ed a cavallo, seguiti da rozzi carri da trasporto,

È appena sulla fine del Medio Evo, nei secoli XIII, XIV e XV, che la gente rincomincia a respirare la vita ed il piacere di viverla, e riappaiono per le ricche castellane i carri o, meglio, le carrette, reminiscenze e ripetizioni della *Rheda* delle dame romane.

Erano, naturalmente, privilegio delle dame dell'alta nobiltà; e tentativi delle ricche borghesi per rivaleggiare con esse, venivano repressi, come narra il Villaret nella sua storia di Francia (1), riferendo egli un'ordinanza di Filippo il Bello, nel cui paragrafo IV è detto; « Nessuna borghese potrà avere carretta, e non potrà farsi « accompagnare di notte con le torcie. » Il conte Giovanni Gozzadini di Bologna in una sua bellissima memoria *sull'origine e sull'uso dei cocchi* (2) raccolse molte preziose notizie storiche, dalle quali rileviamo che Beatrice, figlia di Raimondo Berengari ultimo re di Provenza e moglie di re Carlo I d'Angiò, fece il suo ingresso a Napoli nel 1207 in una carretta coperta di drappo serico vellutato color cilestre, tutto cosparso di gigli d'oro; e, sei anni dopo, Papa Gregorio X entrò in Milano in carretta « cosa che a quei tempi — dice lo storico milanese Giulini — non era ancora usata fra noi » e dalle finestre della carretta dava la benedizione al popolo.

Solo nel 1300, per le nozze di Galeazzo Visconti con Beatrice d'Este, — come narra nella storia di Milano il Rosmini (3) — « fu « in Milano costrutta una carretta coperta di ricchi drappi, tirati da « quattro cavalli » la quale doveva servire per uso della sposa nell'occasione di girare la città; e questa sarebbe la prima carrozza stata fabbricata in Milano.

L'illustre architetto Luca Beltrami, narrando della *Vita nel Castello di Milano al tempo degli Sforza* (4), dice che il viaggio a Firenze fatto da Galeazzo Maria con Bona nel 1471, riempì di stupore gli stessi fiorentini, pure assuefatti al lusso della Corte medicea. « La duchessa — narra il Beltrami — aveva a sua disposizione cinquanta cavalli coi finimenti d'oro e d'argento, paggi riccamente vestiti, e *dodici carrette colle coperte di panno d'oro e d'argento ricamato:* « i materassi dentro e piumassi dentro erano d'oro rizzo sopra « rizzo, alcuni d'argento, et altri di raso cremisino. . . »

Ma quelle, in realtà, non erano carrozze, come intendiamo noi oggidì, erano delle *carrette* con la cassa appoggiata, senza riparo,

---

(1) Volume VII, pag. 72.
(2) Bologna, Monti, 1864.
(3) Volume VIII, pag. 270.
(4) Milano, tip. U. Allegretti, 1900; pag. 27.

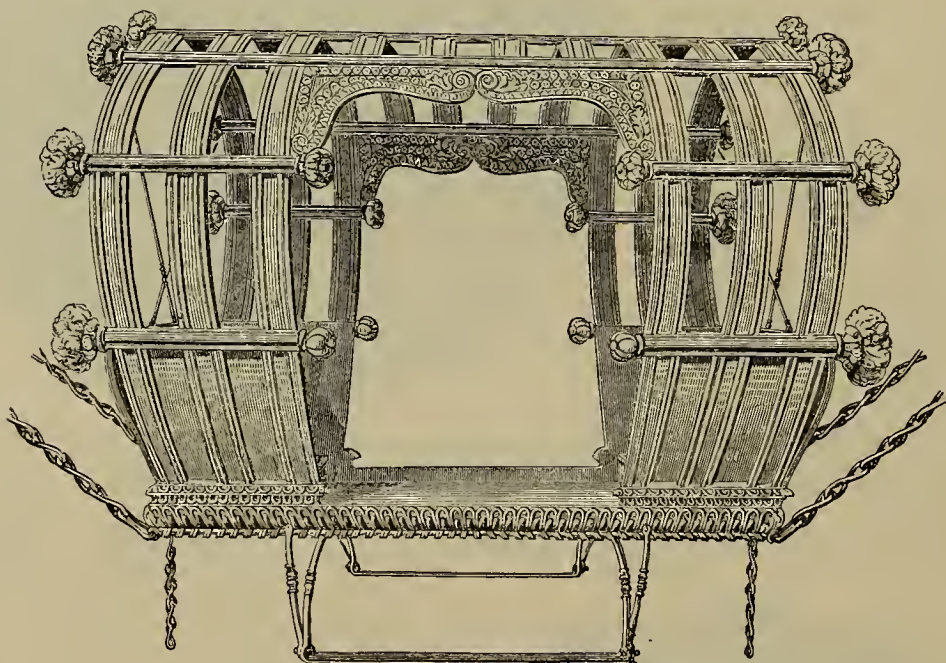
sull'asse delle ruote; mentre il cocchio, quello che oggi diremmo la *carrozza*, era sospeso, e venne, pare, più tardi dall'Ungheria alla metà del secolo XV.

Da principio erano sospesi o mediante catene, o mediante cinghioni; e verso il 1540 mediante archi di acciaio (*molle*), ma siccome, pel modo come erano fatte, queste molle si rompevano spesso, si tornò ai cinghioni; e coi successivi perfezionamenti di nuovo agli archi ed alle molle.

Un carro, nel *verso* di una medaglia del Pisanello intagliata per Alfonso d'Aragona, re di Napoli.

Di questi cocchi ne esistono due in Verona nelle case dei conti Serego degli Allighieri, ma, purtroppo, ne furono distrutti i carri e non ne rimangono che le casse. Queste furono ampiamente illustrate dal conte Giovanni Gozzadini nella citata memoria, la quale è una vera monografia sui cocchi e carrozze e sulla loro origine. Le due carrozze, diremo così, veronesi, sono simili fra loro, e corrispondono al tipo di cocchio descritto dal capitano De Marchi e fatto fare per il duca di Ferrara, alla cui corte figurarono i primi cocchi o carrozze apparsi in Italia. Sono riccamente scolpiti, ornati di pomi o palle, con stemmi intagliati e dorati. Il conte Gozzadini esclude

Carrozza venonese (vista da tergo).

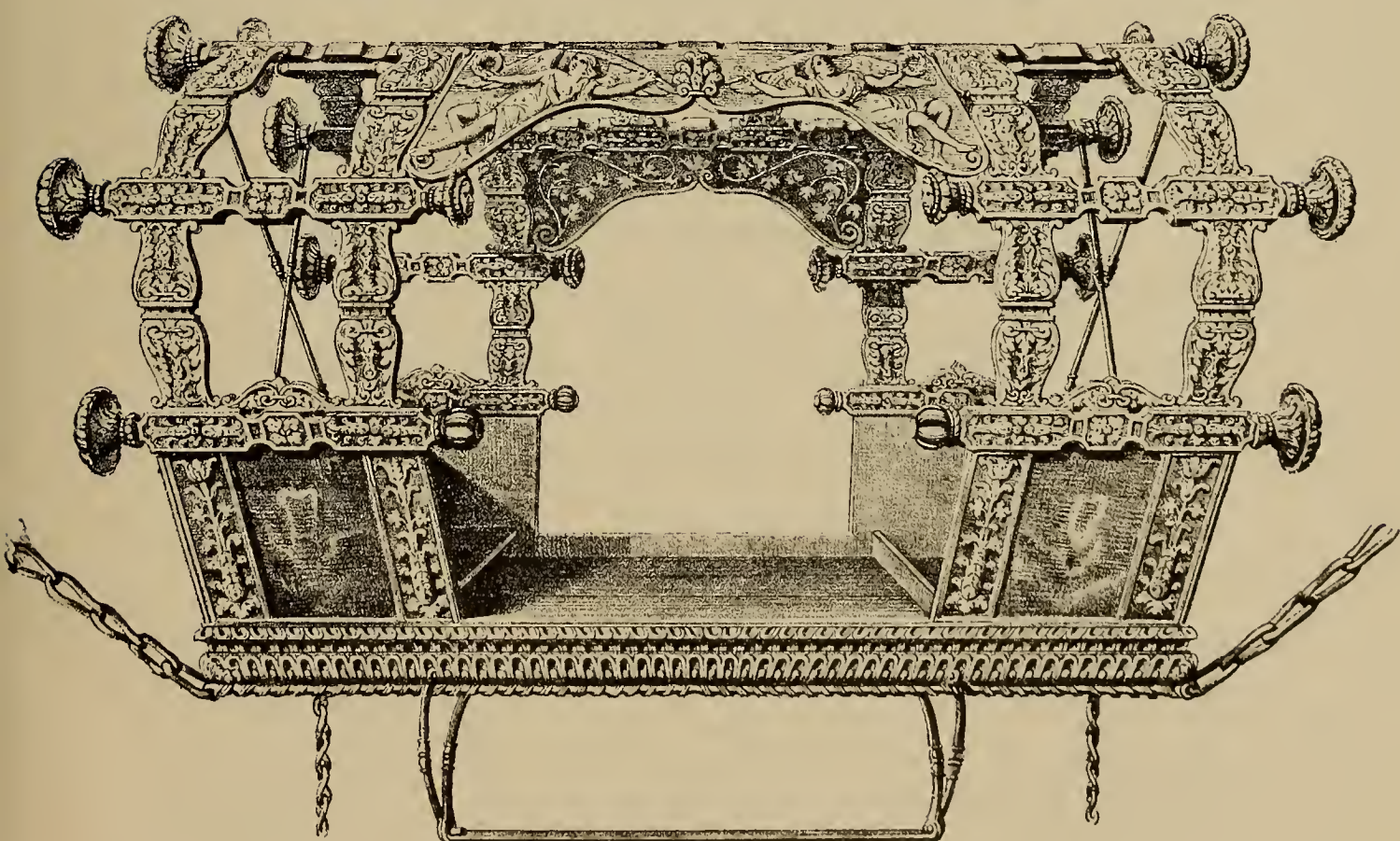
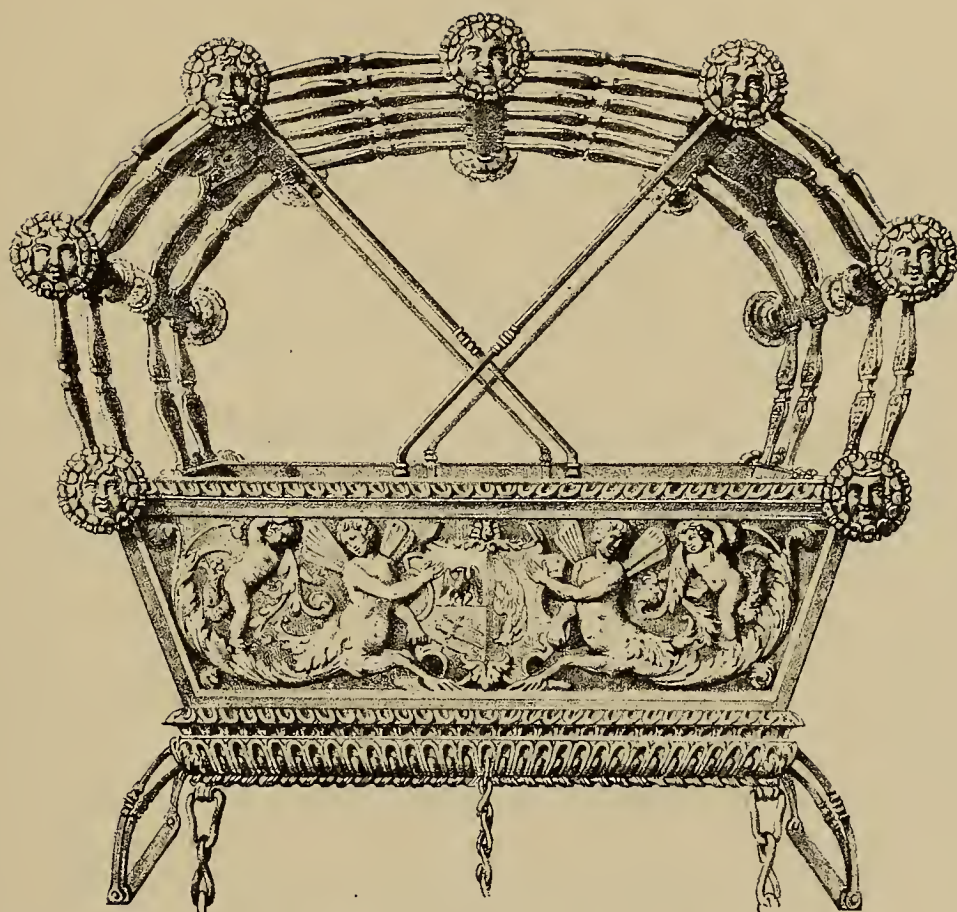
che potessero avere una copertura stabile, e sostiene che venivano ricoperte da ricchi drappi solo in caso di bisogno. È notevole la larghezza dei montatoi, come la bassezza dei sedili posti di qua e di là dell'arco d'ingresso ed alti dal piano della carrozza appena 15 centimetri; certo vi si mettevano sopra cuscini, ma le dame del 1500 vi stavano quasi coricate, come quelle dell'epoca romana e del Medio Evo nella *Rheda* e nella *carretta*. Il conte Gozzadini ritiene queste carrozze costrutte in Verona, tra il 1549 e il 1572.

Carrozza veronese (vista di fianco).

Gli eruditi hanno disputato lungamente, e la disputa non è chiusa, sulle origini delle vere *carrozze* e *cocchi*, e sull'origine di questo nome.

I francesi hanno voluto sostenere che le prime carrozze o *cocchi* sono stati fatti in Francia; ma sembra oramai fuori d'ogni dubbio che le prime carrozze o *cocchi* — cioè con la cassa in qualunque modo sospesa — furono fatte in Ungheria, nel borgo detto allora Kotze [1] circa il 1457; e dal nome di Kotze venne poi quello di *cocio* (in dialetto veneto) e *cocchio* in italiano. [2]

---

[1] Il nostro emerito archivista municipale prof. Gentile Pagani, in un suo dotto scritto sulle *carrozze* pubblicato nei numeri 13, 14 e 15 (luglio ed agosto 1876) del giornale *la Vita Nuova* di Milano, dice che il nome di questo borgo di Ungheria che è l'attuale Kittsee tra la Leitha ed il Danubio, proprio sul confine austriaco, si può scrivere in sei modi diversi: *Kotze*, *Kotsi*, *Köposenj*, *Köpcseny*, *Kitsee*, *Kittsee*.

[2] Il conte Gozzadini nella citata sua *memoria* nota, acutamente, come la maggior

Altra delle carrozze veronesi illustrate dal conte Gozzadini.
Disegnata dal vero da G. Franco, litografata da F. Casanova, Bologna, 1862.

Il *Giornale degli Eruditi* in fatti pubblicò anni sono un brano di lettera 13 maggio 1426 di Rinaldo degli Albizzi e di messer Nello da S. Geminiano, ambasciatori in Ungheria, e diretta alla Signoria di Firenze, dove si legge: « Lo Spano disse darci un suo famiglio anche lui che verrebbe con noi per tutto et a salvamento ci porrebbe in Italia. Et più ci voleva dare un carretto per le some nostre et *un carro pendente* per le nostre persone. »

Le relazioni strette che correvano fra la corte di Napoli e quella di Ungheria, una cui principessa, Maria, sposò verso il 1270 Carlo II re di Napoli; e le relazioni fra l'Ungheria e la corte di Ferrara, Ippolito cardinale d'Este essendo stato proclamato fino dall'età di sette anni vescovo di Strigonia e poi di Agria (tuttedue città ungheresi) diedero occasione, o poco dopo il 1350, come vuole il Pagani, o dopo il 1457, come ritiene il Gozzadini, all'importazione delle carrozze o cocchi dall'Ungheria nel reame di Napoli e nel ducato di Ferrara; e il Gozzadini nota come nel libro di spese del suddetto cardinale Ippolito d'Este, i cocchi siano notati coi nomi di *caretta ongaresca,* o *carretta da cozo* o *da coze.*

Villaret narra che il 1457 un *cocchio* dall'Ungheria andò donato in Francia alla regina Maria d'Angiò, ed era dondolante, sospeso e molto ricco, tipo sconosciuto in Francia; e in un cocchio simile — la cui invenzione è attribuita a Mattia Corvino, re d'Ungheria — andò a Francoforte nel 1474 l'imperatore Federico III.

E il professor Pagani nell'articolo citato ricorda che nel 1474 Mattia I Corvino « fu a Milano e stabilì relazioni tra l'Ungheria e noi conducendo seco nel suo regno molti nostri operai per farvi rifiorire le industrie; » e ne deduce che a Milano le carrozze *ongare* possono essere venute direttamente dall'Ungheria, senza bisogno di essere state prima o a Napoli o a Ferrara.

---

parte delle lingue europee, benchè di gruppi diversi, ed anche qualcuna dell'Asia, per dire *cocchio*, *cocchiere*, ecc., formarono le parole su di un unico tipo o vocabolo, che egli ritiene appunto fosse *Kotze*, cioè il nome del paese d'Ungheria dove furono inventati i *cocchi* o carrozze sospese.

In francese, portoghese e spagnuolo (salva la diversa pronuncia) si scrive *coche;* in inglese *coach;* in italiano *cocchio;* in ungherese *Kocsi;* in tedesco *Kutsche;* in albanese *Kotsü;* in armeno *Kocu*, in turco *Kôcu*, in serbo *Kocija*, in boemo *Köci*, in rumeno *Cocie;* in russo *Koca* è la barca coperta; in svedese *Kusk* è *cocchiere*, ed in danese *Kudsk*. In olandese il cocchio è detto *Koetswagen*.

Comunque sia tutto questo — e noi non siamo qui a discutere coi dotti e con gli eruditi — è un fatto che in principio del 1500 a Parigi non troviamo che *tre* cocchi o carrozze, quello della regina, quello della bella e potente Diana di Poitiers, e quello del cortigiano Giovanni de Laval de Bois Dauphin, il quale dovette ridursi ad andare in cocchio come una dama perchè era talmente grasso, che non poteva più montare a cavallo. Circa il 1540 furono provate con poco successo a Parigi per tali carrozze le prime molle d'acciaio, che si spezzavano.

Il numero degli equipaggi consimili si mantenne molto scarso.

Enrico IV (1594-1610) aveva una sola carrozza per sè e per la regina Maria de' Medici, e tutti gli storici hanno raccolto la lettera con la quale Enrico IV diceva al suo ministro di Stato, Sully, non potere egli andare da lui all'arsenale, perchè la regina aveva presa essa la carrozza.

La corte di Francia per il numero delle carrozze era sorpassata dalla corte di Brandeburgo, dove la moglie dell'Elettore Gioacchino I aveva una carrozza tutta dorata, ed altre *dodici* di seguito; ed il successore di lui, Margravio Giovanni Sigismondo, ne aveva nel 1594 ben trentasei tutte a sei cavalli.

In Inghilterra la prima carrozza andò nel 1580 dalla Germania pel conte d'Arundel; e lo storico Hume [1] narra che, prima d'allora, la regina Elisabetta, quando usciva in grande etichetta, stava seduta sulla groppa di un cavallo montato dal proprio ciambellano!

Mentre nei paesi stranieri le carrozze andavano piano a generalizzarsi, ed in Francia pianissimo, in Italia invece crescevano rapidamente di numero.

Nel 1534 in Firenze si videro i due primi cocchi usati dalle marchesane di Massa che abitavano nel palazzo de' Pazzi; a Ferrara dalla corte estense furono fatti venire da fuori e fatti educare *maestri di cocchi* e furono fondate in Ferrara officine, in guisa che gli Estensi poterono inviare in dono cocchi a principi italiani ed a monarchi francesi [2].

Nelle cronache di Sassuolo, secondo il *Giornale degli Eruditi*,

---

[1] *Storia dell' Inghilterra*, appendice 3, volume VII, pag. 433.

[2] Gozzadini, memoria citata, pag. 24.

trovansi notati all'anno 1588 Lavielli Ambrosio da Coviato, *carocciaro*; ai 18 gennaio 1596, Poto Antonio *carocer*; e ai 15 dicembre 1596 la notizia che « Marco Pio giunse in carrozza a Sassuolo di ritorno dalla guerra di Ungheria dopo 34 giorni di viaggio. »

In Bologna fino dal 1532 un Giannantonio Saracini, ricco mercante di seta, aveva già fatto fabbricare un cocchio; ne aveva uno nel 1550 Ulisse Manzoli conte di San Martino, grasso più di un bue; e nel 1564 vi erano in Bologna ben *ventinove* cocchi delle primarie dame; e di *carrette* alla medioevale non ve n'era più che una.

Il Bandello in una sua novella narra di sessanta carrozze a tiro a quattro e di innumerevoli a tiro a due, molte riccamente dorate ed intagliate, e coperte di damaschi di seta, che avevansi già in Milano circa il 1525.

Il dott. Carlo Casati nelle sue *Nuove notizie intorno a Tomaso De-Marini* [1] pubblicò una curiosa convenzione del 22 luglio 1557, fra il procuratore del De-Marini e certi Polidoro Porro ed Orazio di Carcasoli per la doratura e brunitura di una *careta* di esso De-Marini o Marino per scudi dodici; e ricordò anche, il Casati, come l'erudito Girolamo d'Adda nella *Gazzetta delle Belle Arti* di Parigi, 1876, avesse pubblicato un *estratto* degli archivi di Simancas recante questa nota: « Per un carrocque se hizo a Milano, 309 escud; 24 dicembre « 1550 ».

Pacifico Cristani di Cento pubblicò il 1830 in Bologna, dedicata al marchese Gaetano Rusconi [2], una curiosa *lettera di Luigi Raimondi del 21 febbraio 1569 a monsignor Paolo Giovio il giovane* nella quale si descrivono le pompe fatte per le nozze del conte Ottavio Giovio con la signora Ippolita Dugnani. In questa lettera fra altro è detto che « la signora Sposa alquanto melanconichetta per « abbandonare le stanze natie montò sopra il cocchio apparecchiato « per questo effetto dal generoso padre alla cara figliuola; il quale « cocchio è d'asserelli di noce con l'arma di dietro Giovia et Dugnani « amendue in uno scartoccio con le cime dei legni del cielo, che « riescono in rose sopradorate, coperto di drappo azzurro ricamato

---

[1] Archivio Storico Lombardo, 1886, pag. 624-625, nota 3ª.

[2] Bologna, presso il Nobili e Comp., 1830. — Favorita dal dott. Cencio Poggi di Como.

« di velluto cremisile con le frangie di seta cremisile bianca et az-
« zurra... »

E il Cristani in nota, riferendosi all'origine ed antichità delle carrozze, aggiunge di suo: « .... Intorno al 1612 si adoperavano, e di buona forma, anche nel nostro piccolo Cento, come veggiamo in

Cocchio tedesco del Secolo XVI riprodotto in Vienna il 1879.
Disegno dalla *Guide du Carrossier*, pag. 60 del 1879.

alcuni dipinti di patrie costumanze, di mano del Guercino ancor giovanetto, nelle camere terrene della casa Chiarelli, e in due suoi anteriori quadretti a tempera posseduti dalla famiglia Benotti ». Gli affreschi in Cento esistono tuttora.

Che cosa fosse il cocchio per i tedeschi lo dimostrarono con una grandiosa e perfetta ricostruzione i carrozzieri e sellai viennesi

nella grande cavalcata svoltasi in Vienna il 1879 per le feste celebrate nella ricorrenza delle nozze d'argento dell'imperatore Francesco Giuseppe con la sventurata imperatrice Elisabetta.

In perfetto stile del secolo XVI, questo carro era dipinto color marrone, riccamente decorato di scolture e dorature, raffiguranti specialmente gli emblemi dei differenti capi d'arte della carrozzeria e selleria; il padiglione portava, fra altro, davanti l'emblema dei carradori, e di dietro quello dei sellai bardatori. L'interno del carro era guarnito da stoffe ed imbottiture in panno marrone; e, per la grande sfilata, vi avevano preso posto sei giovinette dell'alta borghesia, vestite con costumi del secolo XVI. Il carro, trascinato da quattro superbi cavalli neri, bardati in rosso, fu accolto da vive acclamazioni, meritate dal suo artistico insieme, stato approvato completamente dalle persone del mestiere ([1]).

Il sollecito diffondersi dei cocchi in Italia determinò la gara fra famiglie e famiglie, fra nobili e borghesi a chi avesse la carrozza più di lusso; e allora vennero le leggi così dette *suntuarie*, che a danno del progresso e dell' industria vollero mettere dei freni.

Una legge di Mantova del 1551 era severamente proibitiva del lusso nelle carrozze; ed una di Bologna del 1556 recava la « prohi-« bitione dell'oro e dell'argento, ricami et disegni nelli fornimenti de' « Cavalli, nelle coperte delle Carrette et Cocchi, et in ogni altra « cosa... Nelle Carrette et Cocchi si prohibisce il farne d' intaglio et « simili lavorieri rapportati, et addorare altro che i pomi. Et in tutto « si prohibiscono le coperte de' Cocchi et Carrette di Drappo di « seta, di qualunque sorta, et le coperte (anche di panno od altro) « che habbiano ricami, intagli, tratagli..... ».

Orazio Carpano, che commentò verso il 1578 gli Statuti milanesi, narra che ai suoi giorni molti erano in Milano quelli che avevano carrozza. E nel secondo volume dei detti Statuti, pubblicato sotto Luigi XII, re di Francia e duca di Milano, al capo 463 era detto: « Non è lecito ad alcuna dama mostrarsi per Milano in car-« rozza *(currum)* nè in carretta, sotto pena di cento lire imperiali ([2]) « per ogni volta, se ella non sarà moglie o figlia di un senatore, o

---

([1]) Dalla *Guide du Carrossier*, del 1897, pag. 60.

([2]) Forse mille delle nostre, nota il prof. Pagani, dal cui scritto togliamo questa notizia.

« di un conte feudatario, di un marchese, di un barone, di un ma-
« gnato, od almeno di un giureconsulto ».

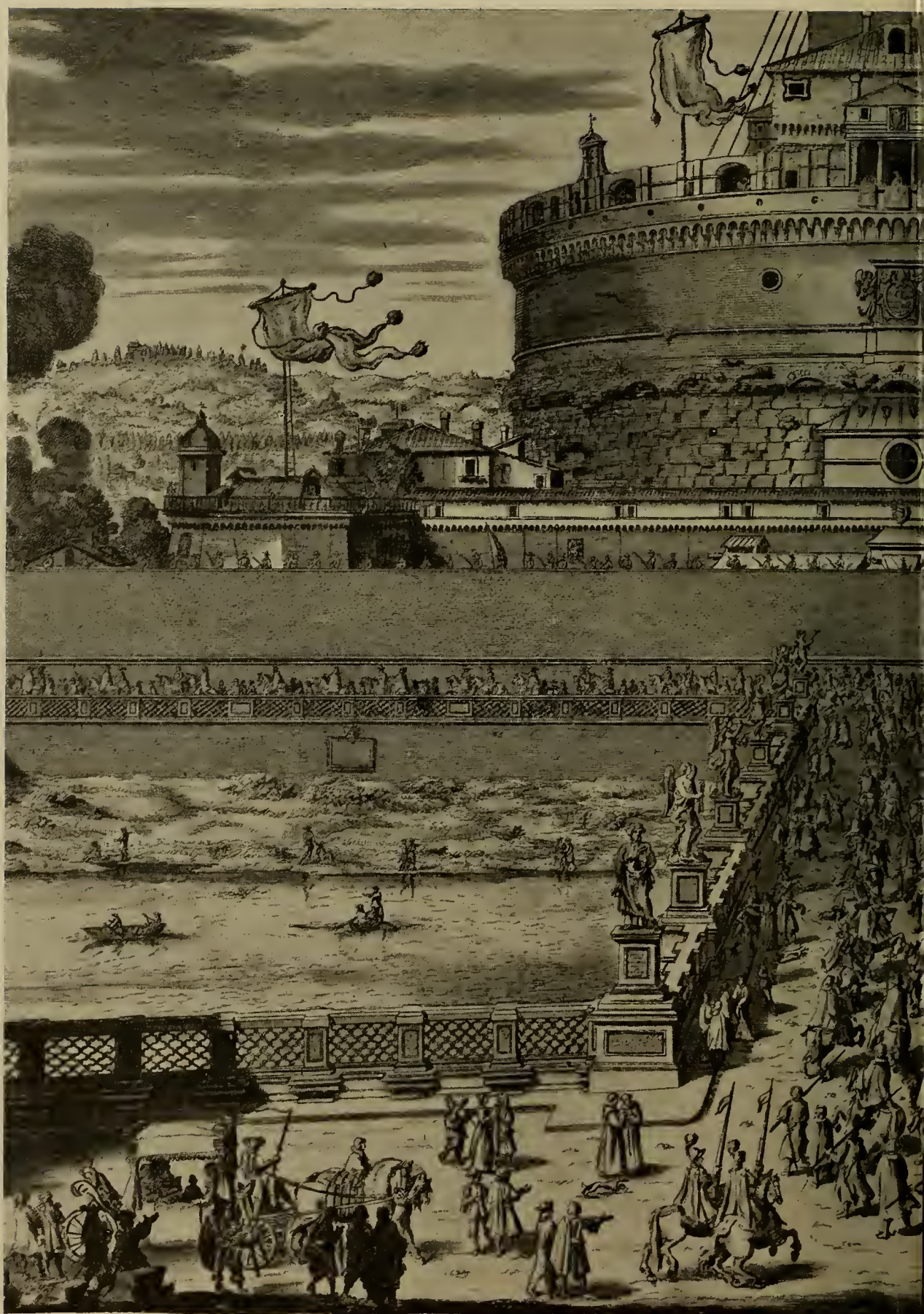
La *prammatica* per lo Stato milanese emanata il 1539 dal governatore marchese del Vasto, proibiva che per le carrette da dama si usassero coperte d'oro o d'argento e che si ornassero con oro o con argento le coperte di panno o di seta.

Una *prammatica* municipale milanese del 1581 stabiliva che « alle *carrochie*, *cocchi*, *carrette*, *lettighe* et *cadreghe* che si portano « per la Città non si possa mettere franze d'oro, o argento nè al-« cuna sorta di drappo con oro o argento.... si prohibiscano tutte « le indorature a' ferramenti et ai legni... salvo che si possino in-« dorare li pomi, le colonne, et una sola arma per cocchio.... che « per la città non si possano condurre se non con due cavalli.... e « quando si parla d'oro et argento... sempre s' intenda il medemo, « sia vero, falso, o finto ».

Nella *prammatica* del Veneto, redatta nel 1562, e che il Pagani ci dice la più minuziosa di tutte, era detto, fra l'altro : « non si possa « usar alcun carro, balduchino, o altro ornamento per portar a ba-« tezare le creature »,

E qui è interessante collocare la notizia — dovuta alla cortesia dell'illustre architetto Beltrami — che l'industria della fabbrica delle carrozze era già il 1562 sviluppata in Venezia stessa, come rilevasi da una incisione del secolo XVI nella quale si vede una fabbrica di carrozze in Piazza dei Frari; e come è confermato dalla denominazione di *Calle delle Carrozze* data ad un calle presso San Samuele.

Il Papa in Roma tuonò tre volte contro la mollezza ed il fasto dei cocchi, adottati sollecitamente dai cardinali. Pio IV (un Medici, detto *Medichetto*, milanese) nel concistoro del 27 novembre 1564 ammoniva i cardinali a non seguire l'andazzo della moda usando di quei cocchi, sconosciuti quando egli era cardinale, e portati in Roma dalla marchesa di Mantova ; lasciasserli alle femmine, ed essi, i cardinali, continuassero a cavalcare con ecclesiastica maestà. Ed i cardinali acconciaronsi ad abbandonare il cocchio nelle comparse solenni in pubblico ; cosicchè nel concistoro del 16 gennaio 1565 Pio IV annunziava che *Roma era trionfante* perchè i cardinali, lasciati i cocchi, erano tornati a cavallo.

Ma dopo venticinque anni, la quantità ed il lusso delle carrozze

IL PAPA (CLEMENTE IX) IN LETTIGA PORTATA DA MULI

Gio. Battista Falda di Valduggia delineò e scolpì, 1671. (Stam

UTO E SEGUITO DA PRELATI E CARDINALI A CAVALLO.

dott. Cencio Poggi, conservatore del Civico Museo di Como).

IL PAPA (CLEMENTE IX) IN LETTIGA PORTATA DA MULE, PRECEDUTO E SEGUITO DA PRELATI E CARDINALI A CAVALLO.

Gio. Battista Falda di Valduggia delineò e scolpi, 1671. (Stampa favrita dal dott. Cencio Poggi, conservatore del Civico Museo di Como).

erano in Roma a tale punto, che impedirle non fu più possibile, e Sisto V, che pure non faceva complimenti, dovette accontentarsi di pubblicare una *prammatica* che soltanto ne limitava il numero.

In Firenze le carrozze, prima ancora delle leggi proibitive, trovarono la pubblica avversione per il rumore che facevano sul selciato delle strade causa i difetti della loro costruzione [1], ma questo non impedì che la corte Medicea ne avesse un bel numero; e quando Cosimo I in Pisa si recò a ricevere dal nunzio apostolico, vescovo di Treviso, monsignor Cornaro, la investitura dell'Ordine di Santo Stefano, andò a prendere monsignore con la propria carrozza e lo accompagnò alla cattedrale di Pisa, nelle cui strade una carrozza erasi vista il 1562.

La lotta del sentimento popolare e delle leggi suntuarie contro le carrozze durò per un secolo; in Inghilterra nel 1694 ancora uscì una *prammatica* che ne limitava il numero a 700; ma non cessarono tuttavia di aumentare. In Firenze tra il 1620 e il 1622 fu presa in seria considerazione la necessità di fare qualche *prammatica* per impedire il crescente lusso delle carrozze; e vi furono otto senatori, riuniti in commissione, che proposero addirittura di *proibirne l'uso;* e ne scrissero apposita relazione, ma, come lasciò scritto Tomaso Rinuccini, la loro relazione rimase inascoltata e « preservossi così « un'invenzione che ha grandi rapporti con i viaggi e col traffico ».

Il tempo continuò l'opera sua, ed anche a Roma, col secolo XVII, i cardinali ritornarono tranquillamente in carrozza, e coi cardinali lo stesso papa Clemente XIII; e papa Urbano VIII, intitolandoli *eminentissimi,* largì loro ciuffi di piume e fiocchi per le bardature con cerimoniale del 1625 [2].

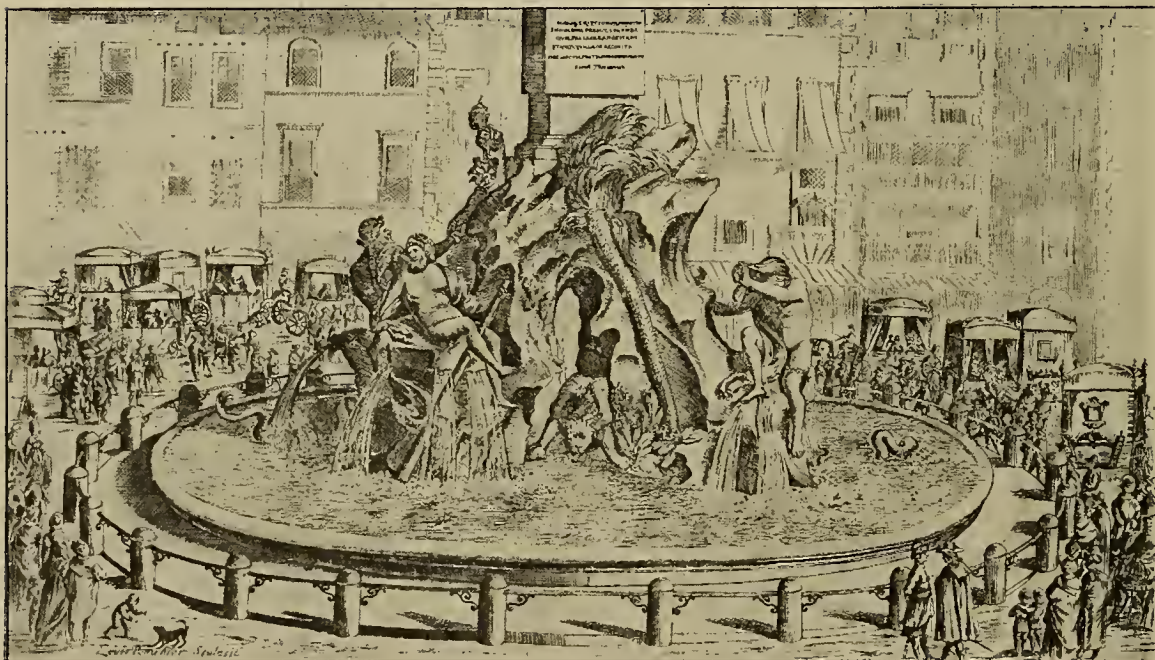
La carrozza, oramai, era inevitabile; non vi era cerimonia, non vi era pompa, nella quale la carrozza non prendesse la sua parte, e preponderante; nessun principe, nessun cardinale, nessun governatore recavasi in forma solenne attorno, se non fosse in sontuosa carrozza, e con seguito di sontuose carrozze.

Un' incisione di Louis Rouhici ci rappresenta bellamente che

---

[1] L. Grottanelli, *La carrozza nel passato e nei tempi nostri*, nella *Rassegna Nazionale* del 16 gennaio 1900.

[2] Moroni, *Dizionario Ecclesiastico*, vol. X, pag. 116-117.

cosa fosse la piazza Navona di Roma, per il concorso delle carrozze, il 12 giugno 1651, essendosi scoperto al pubblico l'obelisco Panfilio fatto erigere da Innocenzo X sulla monumentale fontana del Bernini; e se si capisce, al vedere tante carrozze così ingombranti, come le *prammatiche* avessero dovuto limitarne o le forme, o la quantità, avuto anche riguardo alle strade, che erano generalmente molto

Le carrozze in piazza Navona a Roma, il 12 giugno 1651.
Incisione di Louis Rouhici; nel Museo Civico di Como.

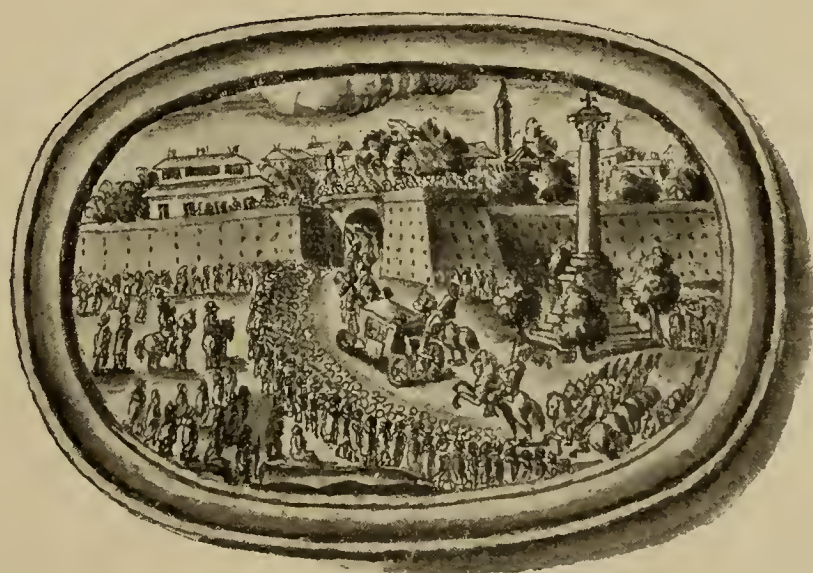
strette; è del pari evidente che, oramai, con la carrozza, e papi, e re, e principi, e governatori dovevano fare i conti.

Un grandioso spettacolo di carrozze diede a Milano il famoso duca D'Ossuna, entrando solennemente come governatore nella città il 15 maggio 1670.

Allontanato dalla corte di Spagna perchè pericoloso ed intrigante, don Gaspare Tellez, Giron, Gomez de Sandoval, Enriquez de Ribera, duca d'Ossuna, fu mandato a reggere i destini dello Stato di Milano, facendo precedere al suo ingresso tali preparativi da sorpassare ogni altra pompa principesca. Fra le altre cose, furono preparate per l'arrivo di lui tre carrozze straordinarie ([1]) con legname

([1]) Forcella, *Milano nel secolo XVII*, Colombo e Tarra 1898, pag. 27.

superbamente intagliato e dorato, con ruote rivestite da cerchi d'argento massiccio e argento dorato; e con l'interno rivestito di stoffe magistralmente ricamate con grandissima profusione d'oro.

Questi lavori di carrozzeria a Milano si facevano superbamente, e il Frati, in un suo recente bel volume sulla vita privata in Bologna ([1]) narra che « quando il conte Odoardo Pepoli prese in moglie « donna Anna Maria Borromei, milanese, nel 1653, la sposa fu con-

(Raro disegno favorito dal signor dott. Achille Bertarelli.)

« dotta a Bologna entro una carrozza di velluto cremisi di fuori e « di dentro di broccato d'oro, tutta *finita di chioderia d'argento* con « vasi bellissimi pure d'argento. Nè meno ricche erano le guerni- « zioni dei finimenti e delle livree, con trine d'argento ricchissime. »

La famiglia Pepoli in Bologna era una di quelle che nel seicento facevano maggior sfoggio di sontuose carrozze; ed il cronista bolognese Ghiselli racconta che il 22 d'agosto 1609 era uscita fuori da sposa donna Beatrice Bentivogli, moglie del conte Ercole Pepoli,

---

([1]) Lodovico Frati, *La vita privata di Bologna*, 1900, Zanichelli; pag. 44-45. Questa ed altre notizie dà Corrado Ricci nell'*Illustre avventuriera*, Milano, Treves, 1891, pag. 108.

con una livrea tutta profilata d' argento ed una carrozza con chiodature dorate, e di dentro di velluto turchino e nero, colle bandinelle d'oro e d'argento.

Ma è niente questo, se si pensi alla *carrozza d'argento* sfoggiata da Odoardo Farnese duca di Parma il 1629 per le sue nozze con Margherita figlia di Cosimo II de' Medici. La carrozza conteneva otto persone ed era tutta quanta corazzata di lastre d'argento che pesavano 25000 oncie! Tali lastre erano a trafori e a rabeschi, fatte in modo che di basso, di mezzo e in tutto rilievo formavano dieciotto colonne sormontate da capitelli, cornici e vasi, e mascheroni e stemmi, e ben quaranta figure diverse. Venticinque eccellenti artefici, chiamati dalle più famose città d' Italia, vi lavorarono quasi due anni ([1]).

La vita allora, come dicono i cronisti, era tutta abiti, carrozze, ed apparati; ed il professor Gentile Pagani nella già citata sua memoria ci ricorda che una statistica delle carrozze fatta in Milano il dicembre 1612 per cura degli « anziani di parrocchia » recatisi casa per casa a verificare la quantità e la qualità delle carrozze, prendendo nota anche del nome e della condizione di ciascun proprietario, ne noverava quasi ottocento!

Il Morbio poi, nell'opera *Municipii Italiani*, dà, per un'epoca non precisata del secolo XVII (che il prof. Pagani ritiene debba essere verso la fine) questa statistica di carrozze in Milano: da tiro a sei, 115; da tiro a quattro 437; da tiro a due 1034; in tutto 1586 carrozze.

Milano era allora sotto la dominazione Spagnuola, che dal ducato di Milano al regno di Napoli, affermavasi con un lusso sbalorditivo, dappertutto portato dai suoi governatori e dai suoi ambasciatori.

La Spagna non aveva avute le carrozze che verso la metà del 1500, e la prima colà recata (da italiani, dice il Pagani) per servire al re Carlo V, che soffriva di gotta, destò gran meraviglia, dice il Moroni, e fece accorrere il popolo in folla. E l'amore per le carrozze si propagò tanto prontamente in Spagna, che Filippo II nel 1677 credette bene di proibirle per far cessare le invidie, le gare e gli odii che la smania di possederne aveva sollevato fra i grandi ed i ricchi.

([1]) La descrisse Marcello Buttigli in un raro opuscolo, riprodotto nella citata *Memoria* del conte Gozzadini.

PROSPETTO DEL PALAZZO PONTI

Con la solenne comparsa delle sontuose Carrozze dell' Ecc.mo Signor Prencipe Ant
dorff, Conte di Ridberg, Signore hereditario in Rumburg, Cavaliere

data in Luce da Domenico de Rossi Erede di G

1 Portone pripale del Palazzo con la Loggia sopra della Benedizione
2 Loggia et Horologgio del Palazzo
3 Habitatione della famiglia di sua Santità

4 Torrione della Guardia de Suizzeri
5 Guardia de Cavalleggieri
6 Guardie di Fanteria

7 Cavalli, e Colossi Antichi opere di Fidia, e Prassitele
8 Fontana nella Piazza di Montecavallo

9 Strada che va a Porta Pia

10 Prima Carrozza dell Ecc.mo Signo
Fogliami, e d'Alamari d'Oro ripo

(Stampa fornita dal dott. Ce

QVIRINALE DETTO MONTE CAVALLO
) de Liechtenſtein, *Prencipe del sacro Romano Imperio, Duca di Tropau, e Iagern:*
Oro di sua Maestà Cesarea, e suo Ambasciadore alla sede Apostolica
e Stampe in Roma alla Pace con Priuil.° del Som. Pont. e lice.ª de Sup. li di 15 Luglio 1692

ore del Museo Civico di Como).

PROSPETTO DEL PALAZZO PONTIFICIO NEL QVIRINALE DETTO MONTE CAVALLO

Con la solenne comparsa delle sontuose Carrozze dell' Ecc.mo Signor Prencipe Antonio Floriano de Liechtenstein, *Prencipe del sacro Romano Imperio, Duca di Tropau, e Jagerndorff, Conte di Ridberg, Signore hereditario in Rumburg, Cavaliere della Chiave d'Oro di sua Maestà Cesarea, e suo Ambasciadore alla sede Apostolica*

data in Luce da Domenico de Rossi Erede di Gio. Giac.o de Rossi dalle sue Stampe in Roma alla Pace con Privil.o del Som. Pont. e lic.a de Sup. li 15. Luglio 1692.

1 Portone principale del Palazzo, con la Loggia sopra dalla Benedizione — 2 Loggia et Horologgio del Palazzo — 3 Habitatione della famiglia di sua Santità — 4 Torrione della Guardia de Suizzeri — 5 Guardia de Cavalleggieri — 6 Guardie di Fanteria — 7 Cavalli, e Colossi Antichi Opere di Fidia, e Prassitele — 8 Fontana nella Piazza di Montecavallo — 9 Strada che va a Porta Pia — 10 Prima Carrozza dell'Ecc.mo Signor Amb.re di Broccato d'Oro, e Color Cremisino istoriato, con Ricamo di Fogliami, e d'Alunari d'Oro riportati dentro, e fori, e Carro indorato con superbissime statue — 11 Cavallerizzo di sua Ecc.za — 12 Seconda Carrozza di Velluto Turchino ricamato dentro, e fori, pardini con riporto d'Oro, con ricco fornimento, vaghissime Statue, e Carro dorato — 13 Terza Carrozza ornata di Chiodatura Nobilissima intorno di fogliami, e figure, con Carro dorato — 14 Carrozze di seguito con Molte altre di seguito e di Corteggio

(Stampa fornita dal dott. Cencio Poggi, conservatore del Museo Civico di Como).

Ma queste gare erano accesissime, fra gli ambasciatori stranieri presso le varie corti; e Roma specialmente, la capitale universale e teatrale per eccellenza, era grande scena a questo studio degli ambasciatori di sopraffarsi l'un l'altro sfoggiando in pubblico le più superbe carrozze, le quali dovevano anche provare la grandiosità del Principe che ognuno di essi rappresentava.

La splendida stampa qui riprodotta ci mostra appunto la comparsa straordinaria fatta in Roma, per recarsi dal Papa al Quirinale, dall'ambasciatore imperiale principe Antonio Floriano di Liechtenstein il 1692.

Codesta stampa è un magnifico quadro del costume alla fine del XVII secolo.

La prima carrozza (segnata nella stampa col n. 10) era « di broccato d'oro e color cremisino istoriato, con ricamo di fogliami, e d'alamari d'oro riportati dentro e fuori, e carro indorato con superbissime statue »; la seconda carrozza (segnata col n. 12) era « di velluto turchino ricamato dentro e fuori parimenti con riporti d'oro, con ricco fornimento, vaghissime statue e carro dorato »; la terza carrozza (segnata col n. 13) era « ornata di chiodatura e nobilissimi intrecci di fogliami e figure, con carro dorato ». Seguivano poi, come la bellissima incisione del cavalier G. Wouters ci mostra, molte altre carrozze di seguito e di corteggio; le quali avranno dovuto essere molte, anzi moltissime, se il principe di Lichtenstein volle superare il duca dell'Infantado, ambasciatore di Spagna, che il 1650 si era recato alla prima udienza di papa Innocenzo X con un codazzo di trecento carrozze, delle quali ottanta — come narra il Moroni [1] — appartenevano al contestabile Colonna e cento al principe Ludovisi.

Altro che le allocuzioni di Pio IV, e quelle successive di Innocenzo XI, che in concistoro segreto « riprovò con patetico discorso « ai cardinali le carrozze superbe e livree fastose, pregandoli per le « viscere di Gesù Cristo a star lontani dalla pompa non conveniente « all'ecclesiastico decoro ».

Il che non impedì ai cardinali di seguire l'esempio di Maurizio di Savoia, fatto cardinale nel 1607, il quale nelle pubbliche funzioni andava con corteggio di 200 carrozze.

[1] Moroni, *Dizionario* citato, vol. X, p. 118-119.

Roma e tutte le grandi città erano invase dalla sontuosità delle carrozze, e dal lusso dei più superbi cavalli.

La Spagna però, accanto al lusso dei cocchi non aveva collocato i cavalli, bensì le mule, che, per quanto vigorose e belle, soltanto dalla caduta della regina Isabella sono passate in seconda linea di fronte ai cavalli; ma, cosa curiosa, in Spagna furono allontanati per parecchio tempo i cocchieri dal loro seggio (detto *pescante*) situato sul davanti.

Le enciclopedie narrano a questo proposito che un giorno in carrozza il conte di Olivares, famoso ministro e favorito di Filippo IV, parlava con un personaggio di Corte informandolo di un importante secreto, che fu rivelato ai nemici di Olivares dal cocchiere, che l'aveva udito. Da ciò venne fuori un immediato decreto reale che sbalzava i cocchieri spagnuoli dal *pescante* e li mandava a fare i postiglioni a cavallo di una mula, decreto che è stato praticamente revocato non molti anni sono.

Il fenomeno del lusso dei cocchi non era stato soltanto dell'Italia; ma dovunque i cocchi erano entrati, le idee di lusso si erano subito manifestate, e in Francia il Parlamento aveva deliberato di supplicare re Carlo IX a proibire i cocchi, come avvenne in Spagna, e come poi fu proposto in Firenze.

Cento anni dopo tale supplica del Parlamento di Francia, i cocchi a Parigi erano già 520, e sebbene si fossero estesi più presto in Italia che in Francia, pure a Parigi si ebbero prima che altrove le carrozze pubbliche, messe a disposizione del pubblico da un certo Sauvage, il quale conduceva i parigini a scarrozzarsi da Parigi al santuario di *Saint Fiacre de Brie*, lontano da Parigi un quarantasei chilometri, ed aveva inalberato nella propria rimessa per insegna l'imagine di San Fiacre, donde il nome di *fiacre* alle vetture da piazza.

In Parigi, ai *fiacres* di Sauvage sorsero concorrenti. Un tale Wilelme ottenne nel 1650 la privativa di dare a nolo grandi e piccole *carioles;* poi l'ottenne certo Givri nel 1657 per le carrozze, con facoltà di farle stazionare nei crocevia e in altri punti di Parigi, dandole a nolo a giornata, a ora, a mezz'ora, per la città e fino a cinque leghe fuori da Parigi.

Si direbbe un regolamento da vettura da piazza d'addesso, e

ne pubblicò le norme Edoardo Fournier nella sua bella opera *Il Vecchio-nuovo, storia antica delle scoperte moderne* ([1]).

Alle vetture pubbliche susseguirono presto gli *omnibus*. L'idea fu del celebre filosofo e geometra Pascal, appoggiata da un duca, e da due marchesi. Essi ottennero il 7 febbraio 1662 un privilegio per mettere in pubblico vetture *all'uso di quelle da campagna* per fare tutti i giorni il medesimo tragitto da un quartiere all'altro di Parigi.

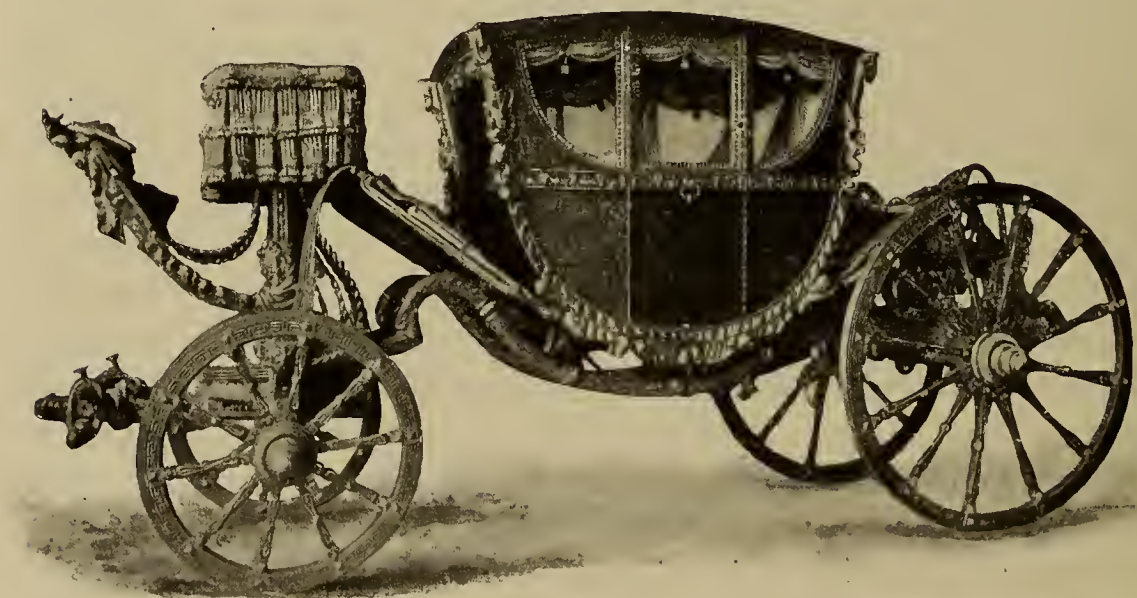
Il sabbato 18 marzo 1662 alle 7 del mattino andarono in attività, nel numero di *sette*, codeste carrozze *omnibus*, che da principio contenevano sei persone; poi man mano furono fatte per maggior numero. Si chiamavano dal popolo *carrozze da cinque soldi* perchè ognuno che vi saliva pagava cinque soldi. I cocchieri avevano tutti una casacca azzurra, portante sul petto gli stemmi del re e di Parigi; e nelle traverse che reggevano la cassa della carrozza erano tanti gigli d'oro su fondo azzurro quanti ne occorrevano a dare alla carrozza-*omnibus* il suo numero progressivo. Ebbero un gran successo da principio; e nei successivi aprile e maggio furono aggiunte altre due linee; ma, a poco a poco, i viaggiatori diminuirono. Furono alzati i prezzi; e questo li fece diminuire di più. Per renderle popolari fu fatta rappresentare al teatro del Marais una commedia popolare intitolata *gl'intrighi nelle carrozze da cinque soldi;* ma questo non valse. Pascal morì il 26 agosto 1662, quando l'impresa non poteva ancora risultare bene organizzata; inoltre un'ordinanza vietava di salire in *omnibus* ai soldati, paggi, lacchè, a qualunque gente di livrea, « per la maggior comodità e libertà dei borghesi »; ma fatto sta che l'impresa delle vetture-*omnibus* cadde, e non risorse a Parigi che 164 anni dopo.

Rimasero però le vetture pubbliche da nolo, le piccole *carioles*, cioè calessi a due ruote, che, secondo il Rinuccini, furono introdotte da Parigi in Firenze, ed egli le dice « sedia coperta, posta su due lunghe stanghe che brandiscono, posate dinanzi sulla groppa d'un cavallo e di dietro su due ruote. A questa tal sedia si è dato il nome di calesso, e sono così presto moltiplicate che nell'anno 1667 si è trovato esserne nella città intorno a mille ».

([1]) Parigi, Dentu, 1859.

Se la Francia mandava a noi il *calesso,* noi avevamo mandato dall'Italia a lei i cristalli degli sportelli; su questo non vi è dubbio, tutti gli scrittori francesi lo ammettono. Il maresciallo di Bassompière viaggiando in Italia, si fece fare qui una carrozza con la novità dei cristalli agli sportelli, e se la portò in Francia; come già nel 1598, quando era ancora un giovinetto, aveva portato dall'Italia in Francia un assai bello equipaggio.

L'Italia nel gran secolo delle carrozze, dalla metà del XVI alla metà del XVII, tenne assolutamente il primato, fra le grandi nazioni europee, nel fare cocchi e carrozze.

Il superbo museo di Cluny a Parigi se può andare altero di bellissime carrozze, le deve specialmente all'Italia.

Carrozza italiana (n. 6951) nel Museo di Cluny. — Vista di fianco.

Questa che qui di fronte presentiamo ai lettori, è una *carrozza italiana* che il Du Somerard [1] descrive così: *Gran carrozza di gala di origine italiana, proveniente dalla famiglia dei marchesi Tanara, una delle quaranta grandi famiglie nobili di Bologna, e conservata,*

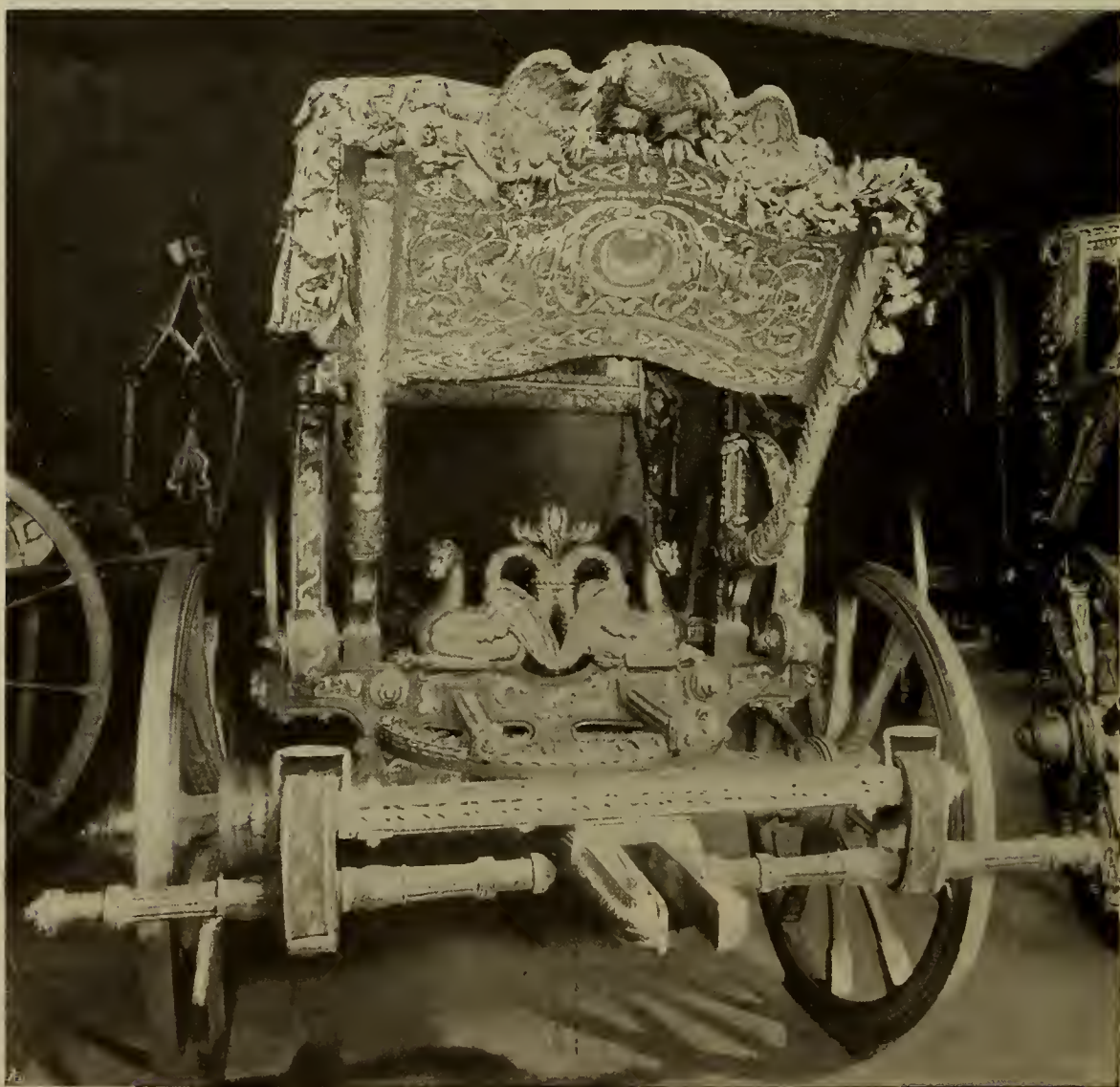
---

[1] Catalogue et description des objets d'art de l'antiquité, du moyen âge et de la renaissance exposés au musee des Thermes et de l'Hôtel de Cluny, par E. Du Somerard, Paris, 1883. — N. 6951, pag. 554.

secondo la tradizione di codesta famiglia, come già appartenuta al papa Paolo V, Camillo Borghese, 1605-1621. Ma di questo — diciamo noi — si può dubitare.

Carrozza italiana (n. 6951) nel Museo di Cluny. — Vista davanti.

Questa carrozza è in istato di perfetta conservazione; e su ciascuna delle sue fodrine porta dipinti episodii della storia di Ulisse e di Telemaco, firmati *Mauro Gandolfi*. Questo Gandolfi, nacque in Bologna il 1770 e vi morì il 1834, dunque non è verosimile che egli possa avere dipinto una carrozza tra il 1605 e il 1621. Egli era poi più incisore che pittore, mentre pittori eccellenti furono Ubaldo e Gaetano, l'uno e l'altro vissuti nel XVIII secolo, quando Paolo V Borghese era morto da 150 anni.

Ma siccome — a quanto il Du Somerard riferisce — la carrozza rimase a Bologna fino oltre alla metà del presente secolo, tanto che servì persino al solenne ingresso del papa Pio IX in Bologna il 1857, così può darsi che il Mauro Gandolfi, morto il gennaio 1834 in Bologna, abbia avuto a ridipingerla. Certo, come si può giudicare specialmente dalla riproduzione dell'avan-treno, è una delle bellissime date dall'arte italiana della prima metà del secolo XVII.

Carrozza italiana (n. 6954) nel Museo di Cluny. — Vista davanti.

Il museo di Cluny possiede anche altri cinque veicoli attribuiti all'arte italiana, fra cui uno stupendo grande *modello*, finitissimo, di

MODELLO DI CARROZZA ITALIANA n. (6958) NEL MUSEO DI CLUNY. — Vista di fianco.

carrozza italiana della fine del regno di Luigi XIV (1710-1715) ornata di riquadri *(fodrine)* dipinti e carichi di ghirlande di fiori, di rabeschi e di amorini; e vi sono inoltre attaccati due cavalli completamente bardati [1].

Veramente ammirevole, vi è una splendida carrozza italiana di grande comparsa del XVIII secolo, avente forma di *coupé di gala*,

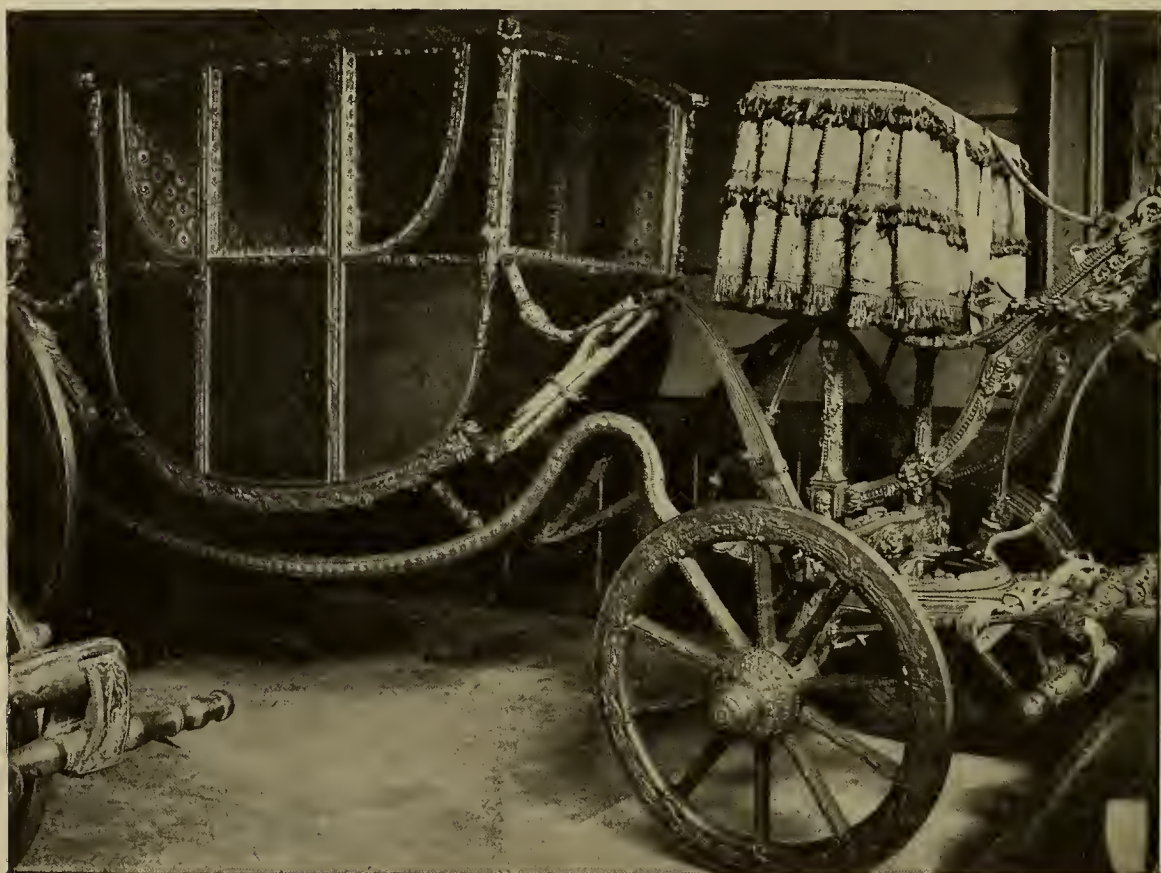
Carrozza italiana (n. 6954) nel Museo di Cluny. — Vista di fianco.

con riquadri dipinti a figure simboliche, rappresentanti le scienze, le lettere e le arti; col treno, la cassa, il sedile, tutte, insomma, le parti riccamente scolpite e dorate [2].

E d'interesse rilevante, per la storia della carrozza, è un'altra, parimenti lavoro italiano del secolo XVIII, dipinta, tutta, esteriormente a soggetti mitologici, col carro e le ruote in legno scolpito ed a rilievi dorati su fondo rosso; coi ferramenti e i bronzi cesellati e dorati;

---

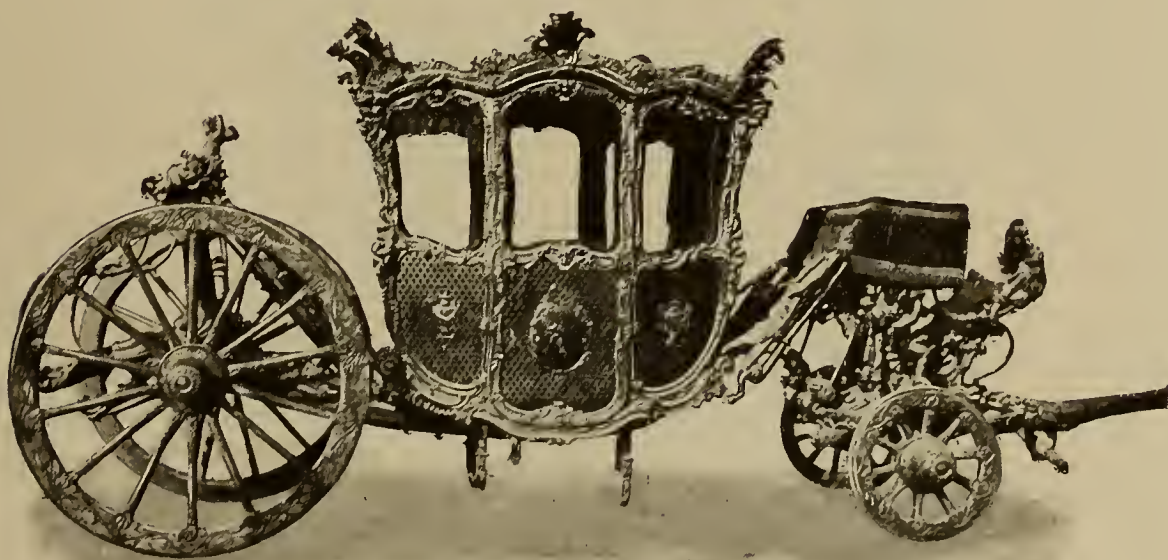
(1) *Catalogue*, citato; n. 6958; pag. 556.
(2) *Id. id.*; n. 6954; pag. 555.

con le inquadrature dei dipinti formate da arabeschi e da medaglioni con teste scolpite, e con ornamenti di grande eleganza. Le molle di questa carrozza sono di origine inglese e portano il punzone con la corona britannica e la marca *Holden Constable London;* il davanti del

Carrozza italiana (n. 6953) nel Museo di Cluny. — Vista di fianco.

sedile presenta nello scudo principale una grande piuma scolpita in rilievo e lavorata a giorno, il che fece supporre che la carrozza avesse appartenuto ad un principe di Galles; ma al museo di Cluny è classificata, ad onore dell'arte nostra, *opera italiana* (1).

Se in questa magnifica carrozza italiana del museo di Cluny troviamo le molle con marca di fabbrica inglese; nel museo di San Martino, in Napoli, esiste una bella carrozza del 1600, ritenuta di fabbrica inglese, essendosene ritrovato un antico disegno a penna con indicazioni scritte in inglese.

(1) *Catalogue* citato; n. 6953; pag. 555.

Questa carrozza serviva al municipio di Napoli per le grandi cerimonie di gala; ed è tutta riccamente intagliata e dorata. Sugli sportelli aveva dipinte, su scudi di rame, delle figure allegoriche. Il dipinto dello sportello a sinistra è tutto guasto e indecifrabile; quello di destra (attribuito al Solimene) rappresenta la figura della giustizia, galeata, astata, con bilancia e fra due puttini molto finiti e graziosi [1]. Due putti al vero sorreggono il sedile del cocchiere, amplissimo, e coperto di gualdrappa in velluto rosso, come tutto l'interno della carrozza, capace di sei persone. Nel riquadro posteriore della carrozza è un altro dipinto, raffigurante una donna galeata, astata, avente ai

piedi un leone, e a destra un putto che regge uno stemma; e sul fregio superiore, davanti e di dietro, è uno scudo, con l'arme di Napoli (giallo e rosso) carico di un C (comune). La carrozza fu nel 1865 chiesta dal comm. Fiorelli al Sindaco di Napoli, che non la negò; ed entrò nel museo di San Martino l'11 marzo 1865; dove si vede accanto ad una bella carrozza, di questo secolo XIX, della duchessa di S. Teodoro.

Avevano le loro carrozze di gran gala, di cerimonia, non solo le Corti, i Cardinali, i principi, la grande nobiltà del sangue e del

---

[1] Dobbiamo tutte queste notizie alla cortesia del prof. S. Di Giacomo.

censo, ma anche gli enti municipali; e se quella di Napoli si vede nel museo di San Martino, quella del municipio di Roma (come a Vienna quella del Borgomastro ed a Londra quella del Lord Mayor) si vede ancora nelle grandi occasioni di cerimonie straordinarie, ed è accompagnata, a Roma, da varie carrozze municipali di seguito, anche queste — come quella di gran gala — di stile 1700, attiranti la curiosità del pubblico, e confermanti col fatto che la carrozza sta sempre degnamente nelle grandi cerimonie di strada, nei secoli passati tanto frequenti.

I molti Stati nei quali l'Italia era suddivisa, con molte capitali fiorenti e sedi di vere corti, come Mantova, Parma, Piacenza, Ferrara, Torino, Firenze, Napoli, Roma, presso le quali il lusso in tutti i suoi aspetti, e l'originalità artistica e la novità del pensiero e della forma si manifestavano, portavano questa mostra naturale di grandiosità, che, col mutare degli ordinamenti e delle basi economiche e sociali, doveva inevitabilmente trasformarsi e quasi sparire.

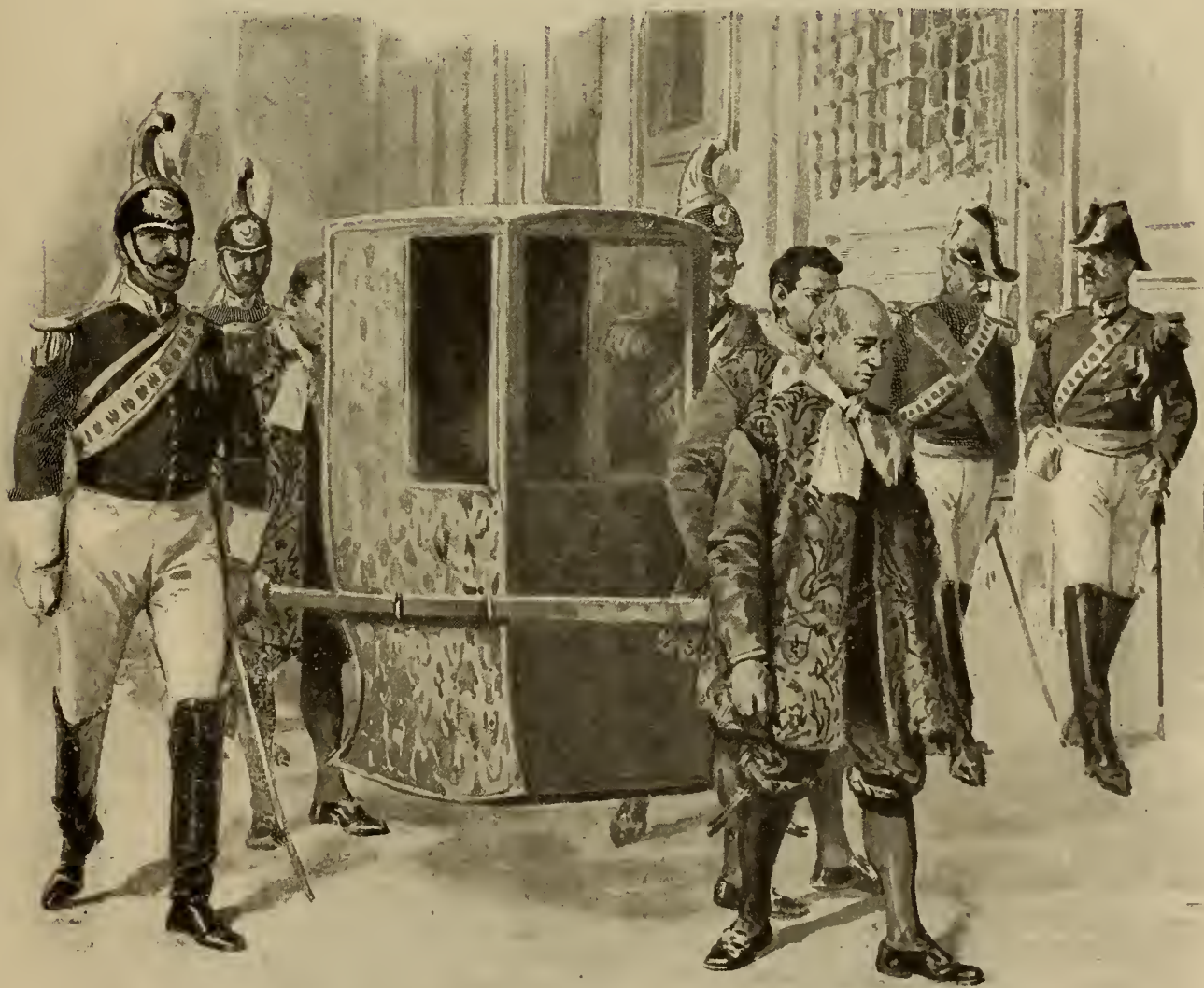
Al cominciare del secolo XVIII la quantità dei cocchi e carrozze e le loro forme, in Italia e all'Estero, crescevano e moltiplicavansi; ma il gusto scemava, scemavano anche gli ornamenti; i disegni assumevano forme barocche, ma ugualmente graziose, e si avevano carrozze non solo per le corti e per la nobiltà, ma anche per la borghesia, e venivansi adottando carrozze, calessi per viaggi, mentre miglioravansi alquanto le strade.

I servitori in livrea prendevano posto su uno sgabello di dietro, anche nei calessi a due ruote; vedevansi forme arieggianti il mantice; e cocchi e carrozze andavano perdendo quella curiosa sagoma di grandi lettiere, che avevano tratta dalle carruche romane e dalle carrette del medio-evo, per avvicinarsi man mano alla forma di veicoli da potersi muovere con una certa velocità e non al

PORTANTINA DELLA REAL CORTE DI NAPOLI.

(disegno favorito dal dott. Achille Bertarelli, Milano).

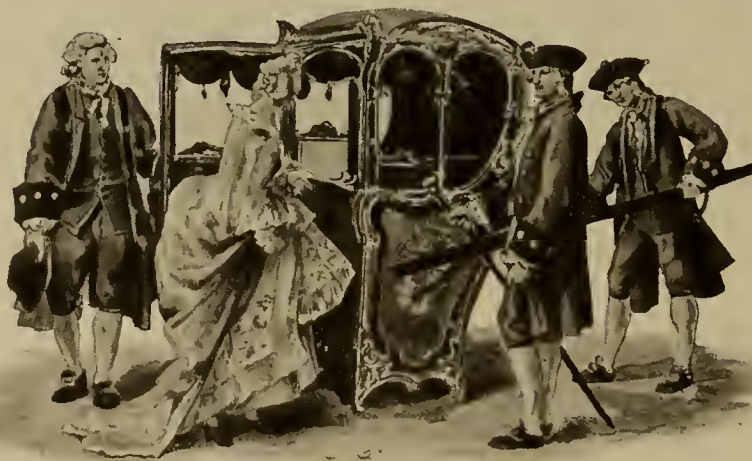
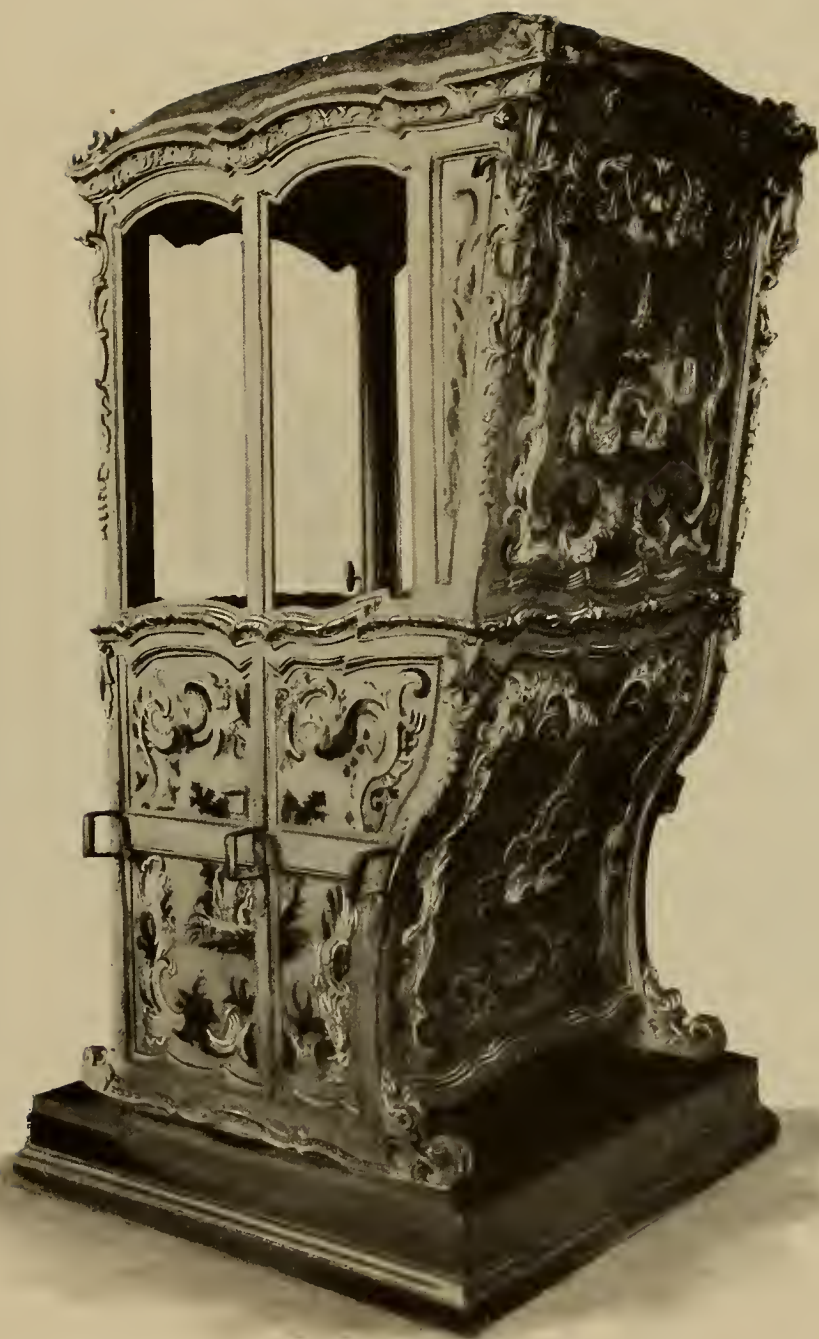
solo scopo di farsi trascinare lentamente nelle grandi pompe attraverso la folla accalcantesi da tutte le parti.

Mentre la carrozza andava migliorando la sua forma e guadagnando in velocità, le dame e i cavalieri negli affollati passeggi e

La portantina coperta di Leone XIII.

nello scambio delle visite presentavansi nelle lettighe o portantine, delle quali i re ed il papa servivansi (ed il Pontefice se ne serve pure attualmente) per trasferirsi da luogo a luogo anche nell'interno dei proprii palazzi; e le portantine oggi non sono relegate solamente nel Vaticano o nei Musei, ma nelle antiche casate si conservano ancora; in città di provincia dell'Italia meridionale e della Spagna si sono

viste ancora andare dal privato palazzo alla chiesa, di giorno, o al teatro o al ballo di sera, in questo nostro secolo, sebbene oramai

Portantina del secolo XVIII presentata alla mostra retrospettiva della locomozione, nell'Esposizione Universale di Parigi, 1900.

il privilegio di essere portato da uomini, nei paesi civili, non sia consentito che ai vecchi ed agl'infermi; e non sia più possibile vedere che nei grandi quadri o nei balli in costume un gruppo elegante come questo, e tanto frequente alla fine del secolo XVIII.

La portantina in Francia ebbe anche l'onore delle ruote; il portatore di dietro fu eliminato, e non rimase che il portatore davanti, il quale divenne veramente trascinatore, e, così trasformata, fu detta generalmente *vinaigrette*.

PORTANTINA DEL DUCA DI MADDALONI.

(Museo civico di Torino).

In Italia, come in Francia, come altrove, ai portatori furono anche sostituiti cavalli, e meglio, mule, come si usò per moltissimi anni per il papa, il che vedesi anche nell'incisione qui pubblicata; e come già usò in Roma antica per la *lettiga* delle dame e dei vecchi senatori; ma il mezzo di trasporto affidato alle braccia ed alle spalle degli uomini era stato irremissibilmente colpito dall'avanzarsi trionfale della vera carrozza, con la quale era inutile rivaleggiare per la grandiosità, per l'eleganza ed il lusso.

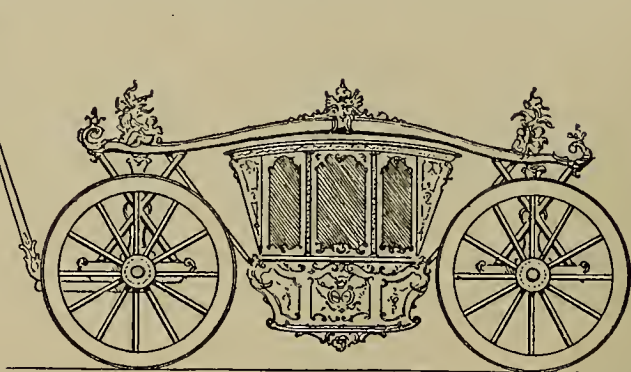
Lettiga o portantina sorretta da mule; presentata nella mostra retrospettiva della locomozione all'Esposizione Universale di Parigi, 1900.

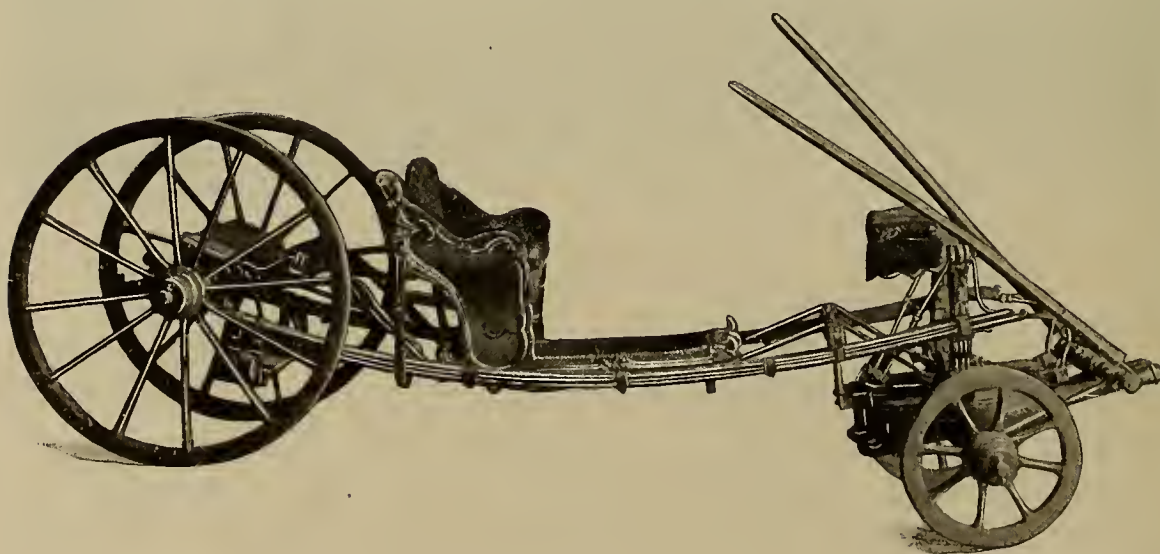
Tutto il secolo XVIII svolge la invenzione della carrozza secondo applicazioni abbastanza pratiche ed anche secondo i gusti bizzarri. La moda in Francia si affatica a trovare varie forme; una carrozza veramente *sospesa* si poteva dire quella di *monsieur* Camus messa fuori in Parigi nel 1700; conteneva otto persone [1] ed era sul genere di quelle

[1] OZANNE, *La Locomotion dans l'Histoire*, Parigi, Ollendorf, 1900.

così dette da *cinque soldi* che avevano durato tanto poco a fare il servizio *omnibus* ideato da Pascal.

Carrozza di Camus.

Del secolo XVIII è pure un bel carrozzino da giovinetti conservato con altri curiosi tipi di veicoli nel Civico Museo di Torino, il cui direttore, il chiarissimo comm. Avondo ce ne ha permessa la riproduzione; e appartiene al medesimo tipo la veramente splendida carrozza, perfettamente conservata, che vedesi a Castellazzo nell'antica villa Arconati-Visconti, ora proprietà dei signori conti Sormani-Andreani, che hanno avuto la bontà di lasciarcela riprodurre.

Carrozzino nel Museo Civico di Torino.

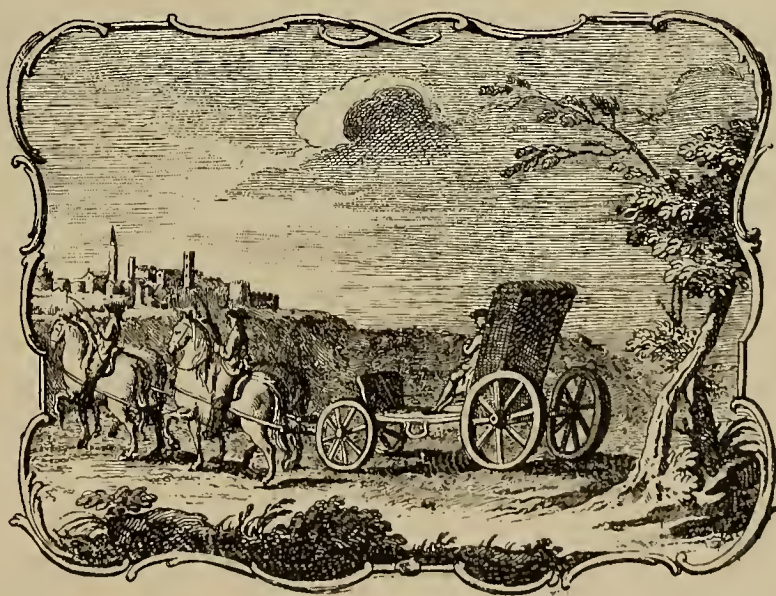
Nella splendida villa di Castellazzo sono, negli appartamenti superiori, dei magnifici letti del secolo XVI, ed è al modello di simili letti che devono essersi inspirati i costruttori di carrozze di quel secolo, nel

Carrozza Arconati nella villa di Castellazzo, riprodotta per benignità dei conti Sormani-Andreani.

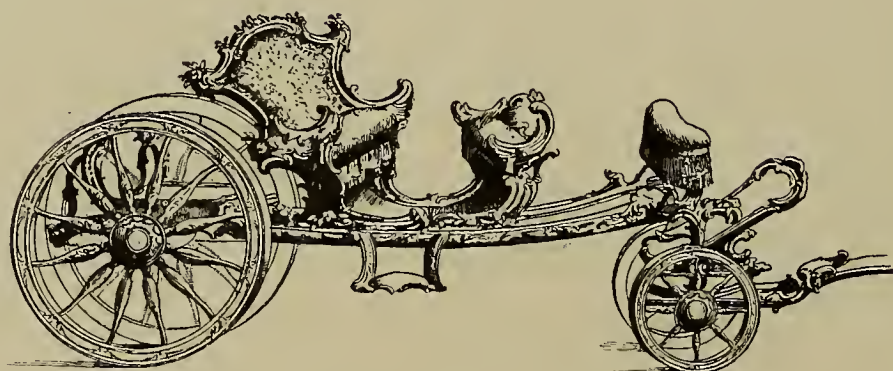
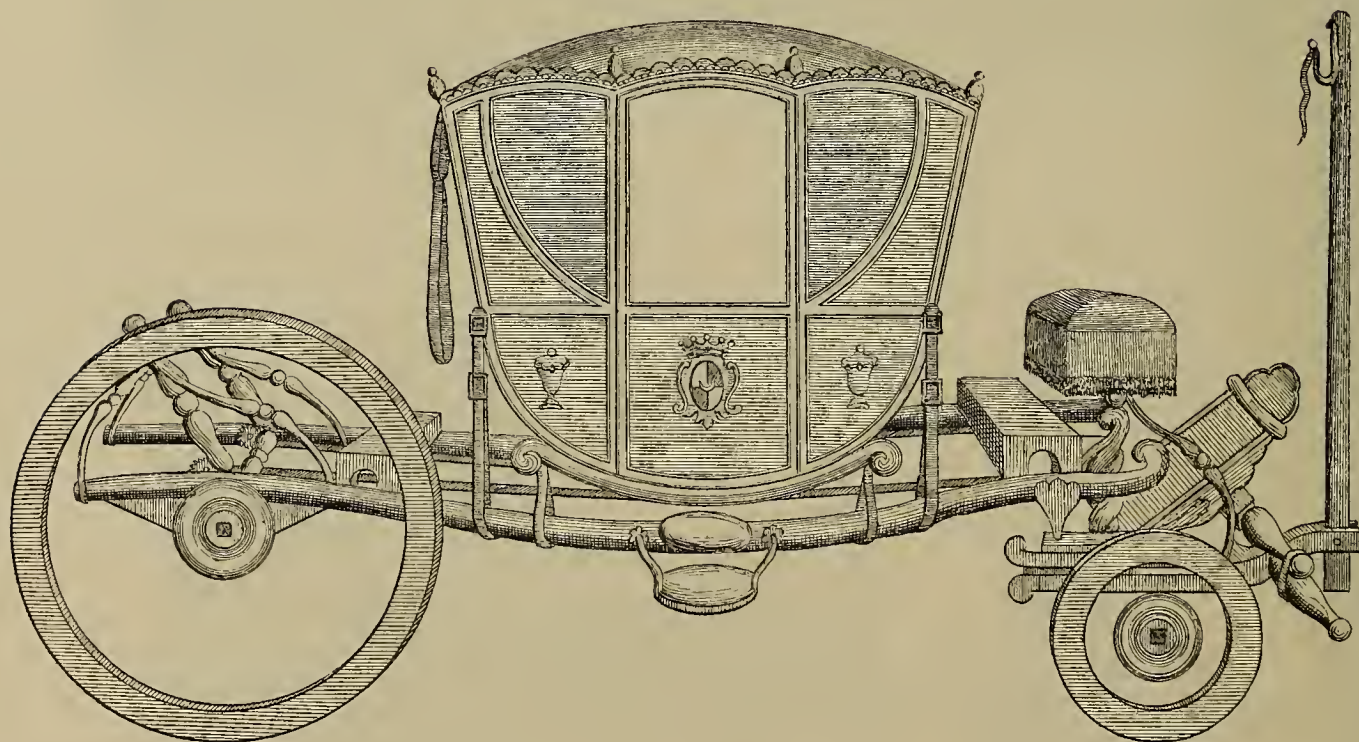
quale le carrozze avevano davvero più la forma di ampii letti ruotanti che di veicoli propriamente detti.

Nel secolo XVIII siamo già molto più semplici; e il tipo delle

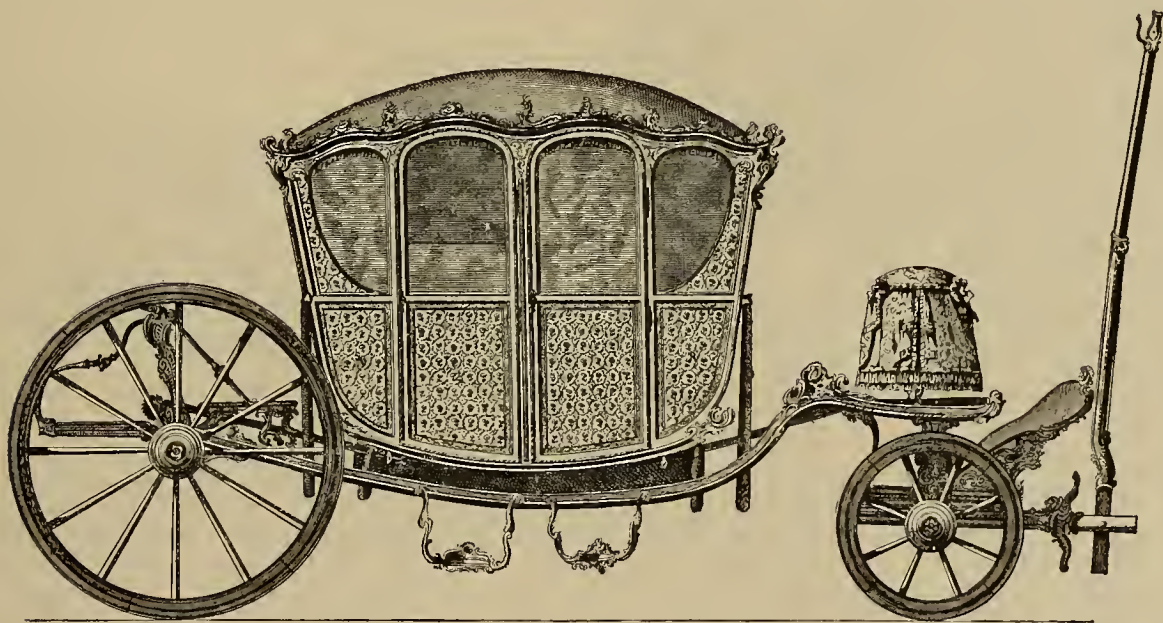
Portantine e carrozze nella mostra retrospettiva della locomozione all'Esposizione Universale di Parigi, 1900. (Questa e le altre incisioni sull'Esposizione di Parigi acquistate dal *Monde Illustré* con esclusivo diritto di riproduzione).

carrozze da viaggio lo vediamo anche in una graziosa vignetta posta in testa alle poesie di Clemente Bondi descriventi un *Breve viaggio da Padova a Milano* [1], e stampato in Padova nel 1778. La carrozza, così lunga ed anche larga, era per due sole persone, ma Ozanne nella sua citata bellissima opera pubblica un

---

[1] Favorita la vignetta dalla cortesia del signor dottor Achille Bertarelli.

vis-à-vis tedesco del XVII secolo e sul tipo del quale, con maggiore sobrietà e più correttezza di linee, presentansi le due carrozze del Museo di Torino e della villa di Castellazzo.

Sono veramente interessanti per lo studio della carrozzeria i tipi di berline pubblicati in Francia nel secolo scorso da giornali speciali

dedicati all'arte della carrozzeria e della selleria; e dalle pagine dei quali abbiamo riprodotto il modello qui sopra, ed anche quest'altro, ancora più interessante, che ci presenta una berlina da campagna a quattro portiere.

Va tenuto conto che non si tratta di riproduzioni di carrozze prese nella vita di strada, ma di disegni fatti come per modello; e se rappresentano la moda del tempo, questa andava tuttavia soggetta, nell'applicazione, al gusto particolare ed alla bizzarria dei committenti.

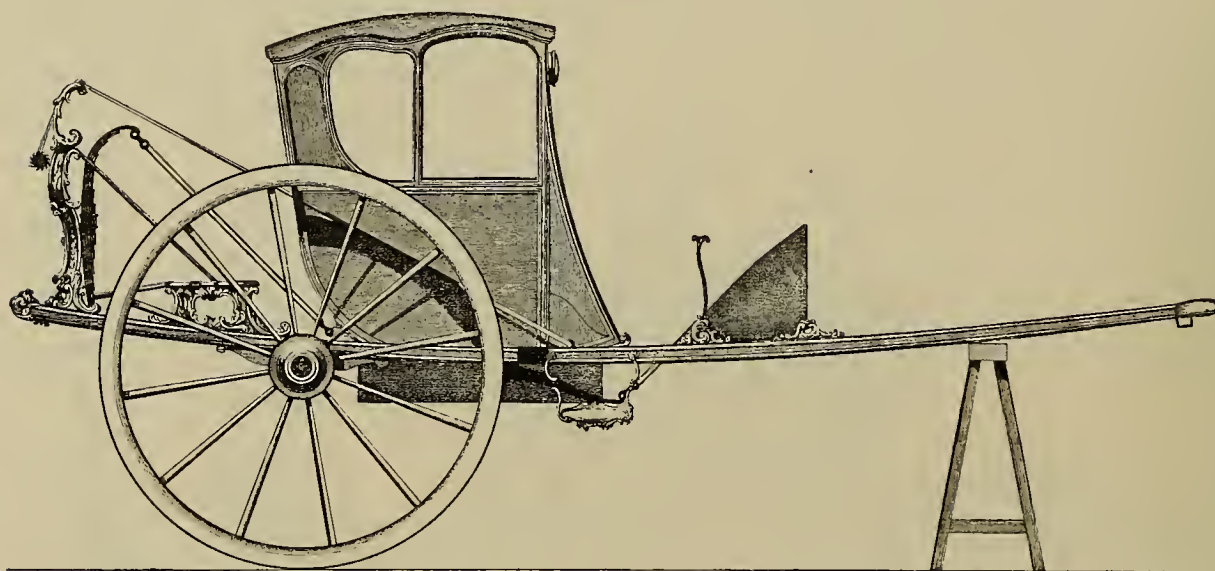
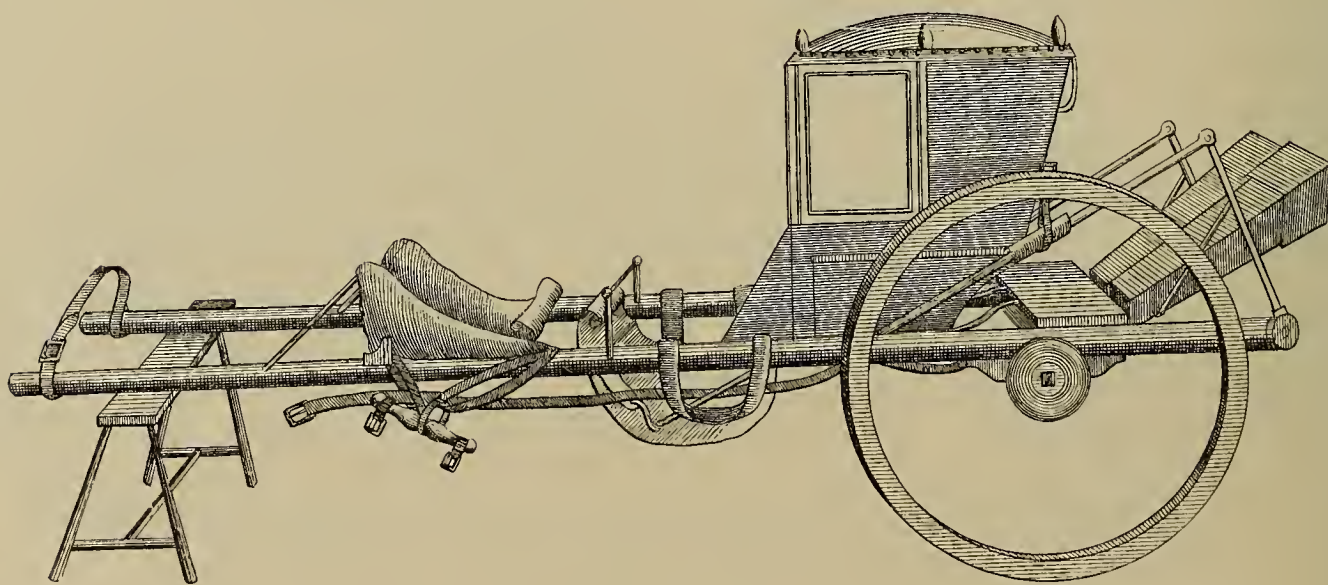
La *berlina a quattro sportelli*, o berlina tedesca, ci dice Marcevaux [1] era vettura da campagna; il re ed i principi se ne servivano

anche in città, ma veniva adoperata specialmente per le passeggiate; non conteneva che sei persone; aveva tre sedili paralleli, due verso il fondo, uno nel mezzo. Vi erano dunque fra i sedili due passaggi interni, corrispondenti alle quattro portiere, una per parte di ogni passaggio.

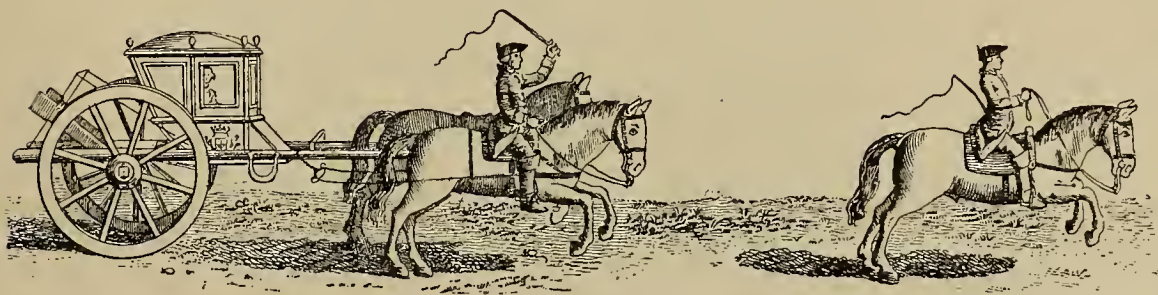
Queste berline erano, per Parigi, carrozze grandi, mentre in Francia predominava il tipo di carrozza piuttosto ristretto, al contrario di Londra, dove le carrozze erano amplissime, ma non altrettanto comode.

Siffatti tipi rappresentano tuttavia il graduale modificarsi ed adattarsi della carrozza alle varie esigenze, ed ai diversi bisogni della locomozione, la quale si andava facendo più viva, specialmente per i continui miglioramenti introdotti nel sistema stradale, onde cresceva

---

[1] F. Marcevaux, *Du char antique à l'automobile*, Didot, Parigi.

il numero degli allora denominati *cabriolets,* i quali si diffusero fra la borghesia perchè erano meno costosi delle grandi carrozze.

Il *cabriolet* contribuì alla rapidità, relativa, delle comunicazioni postali, e sul suo tipo era fatta quella che fu poi detta la *sedia da*

posta, la quale non aveva sedile per il cocchiere, era, d'ordinario, tirata da due cavalli, con postiglione, e, quando era noleggiata da persona di dignità, era d'ordinario preceduta da un corriere o postiglione-battistrada.

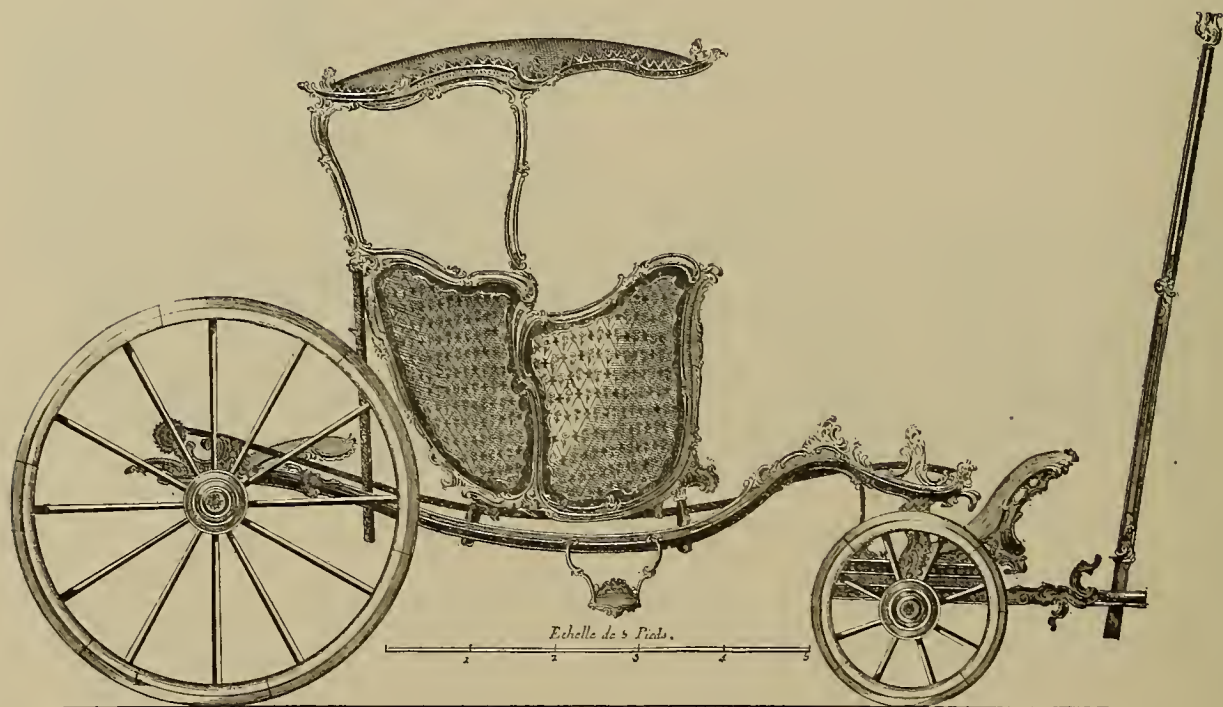
Arrivando fino alla rivoluzione francese ed al suo momento più tragico (1793) le carrozze continuarono a presentarsi al pubblico in tutte le forme più svariate e delle diverse epoche. Sotto Luigi XV e sotto Luigi XVI la forma se ne perfezionò ancora, divenne più artistica, più leggiera [1] le pitture più vivaci; e le carrozze continuarono ad essere di uso più generale. La Francia aveva tardato, ma si rifaceva del tempo perduto, ed il numero in Parigi se ne ac-

Sedia da posta, con postiglione e battistrada.

crebbe talmente, che un siciliano così scriveva in quei tempi da Parigi ad un proprio amico in Italia: « Quando il maestro di Nerone « scrisse sulla tranquillità della propria vita, io credo che dovette « pensare alle carrozze da nolo del proprio tempo, contrapponendo « la quiete propria al fracasso continuo che esse facevano in Roma. « Ve ne sono qui un numero infinito che non sono fatte che per « uccidere la gente: i cavalli che le tirano mangiano camminando, « come quelli che conducevano Seneca in campagna, tanto sono magri. « I cocchieri sono così brutali, hanno la voce così rauca, così chias- « sosa, e lo scoppiettare incessante delle loro fruste aumenta il fra- « casso in modo così orribile, che si direbbe che tutte le furie siano « in movimento per fare di Parigi un inferno. Codesto genere crudele « di vetture si paga ad ora, moda inventata per accorciare i giorni, « in un tempo in cui la vita è già così breve ».

Cosa scriverebbe quel siciliano ora, se, senza essere a Parigi, fosse nel nostro Milano, in mezzo al fracasso dei *trams* elettrici, al rumore dei pesanti carri da trasporto, al frastuono delle trombette

(1) OZANNE, *La Locomotion*, etc., pag. 125.

degli automobili soffianti ed al tintinnio delle biciclette dalle ruote silenziose!...

Forse per questo fracasso sarà stato dato il nome di *Diable* — diavolo — alla carrozza-*coupé* molto elegante, venuta fuori durante il

lungo regno di Luigi XIV, e che, come tutte quelle del genere, era detta *coupé* per il fatto che il corpo della vettura era *coupé* — tagliato — davanti a partire dallo sportello.

Era, press'a poco, con maggiore sveltezza di forme, la berlinotta, che durò fino al principio del nostro secolo e che oggidì è rimasta appena, con tutte le innovazioni pratiche moderne, per le grandi solennità delle grandi capitali, sebbene anche in Roma, da una cui

CARROZZA DEL CARDINALE POZZOBONELLI — 1744.

(Da una rara incisione esistente presso la Ditta Francesco Belloni, Milano).

ANDATA IN ROMA DEGLI AMBASCIATORI AL CONCLAVE RIUNI
FU ELETTO PAPA IL CARD. BRASCHI DI CESENA NOMINATOSI PIO VI. — AN

(Incisione del tempo; collez

ICANO IL 1° OTTOBRE 1774 E DAL QUALE IL 17 FEBBRAIO 1775
I AMBASCIATORI AL QUIRINALE AL BACIO DEL PIEDE DEL NUOVO PAPA.

edo Comandini, Milano).

ANDATA IN ROMA DEGLI AMBASCIATORI AL CONCLAVE RIUNITOSI IN VATICANO IL 1° OTTOBRE 1774 E DAL QUALE IL 17 FEBBRAIO 1775 FU ELETTO PAPA IL CARD. BRASCHI DI CESENA NOMINATOSI PIO VI. — ANDATA DEGLI AMBASCIATORI AL QUIRINALE AL BACIO DEL PIEDE DEL NUOVO PAPA.

(Incisione del tempo; collezione del Dott. Alfredo Comandini, Milano).

stampa della metà del secolo XVIII, abbiamo riprodotto le due berlinotte retroesposte, non si veggano più quelle magnifiche carrozze, le quali erano una delle forme costanti di pubblica pompa dei principi romani e dei principi della chiesa, i cardinali, e degli ambasciatori.

Eccola qua ancora, una di quelle grandiose pompe di carrozze che erano l'orgoglio di Roma, e per le quali accorrevano spettatori da tutto il mondo cattolico.

Pio VI (Braschi di Cesena) era stato proclamato papa dal conclave il 1.° ottobre 1774, e tutti gli ambasciatori col loro corteggio accorrevano prima al Vaticano, poi il giorno dopo al Quirinale, dove il Papa, trasferitosi, ammettevali al bacio del piede.

Qui, davanti a questa magnifica stampa, non c'è bisogno di descrizione; basta vederla, per rimanere ammirati, e per comprendere che cosa doveva essere una parata di carrozze di quel genere, parata conservatasi, nel carattere della Chiesa Romana, fino al 1870, nel quale anno furono abbandonate tutte le cerimonie esteriori.

Del resto, dovunque fosse da compiere una grande cerimonia, politica od ecclesiastica, la carrozza, anche nel bel mezzo del secolo XVIII teneva il posto principale, come nei due secoli anteriori; e, senz'essere a Roma nel cospetto del Papa, i milanesi il 21 giugno 1744, per l'ingresso del nuovo arcivescovo, il cardinale don Giuseppe Pozzobonelli, videro tale pompa di carrozze non indegna di Roma.

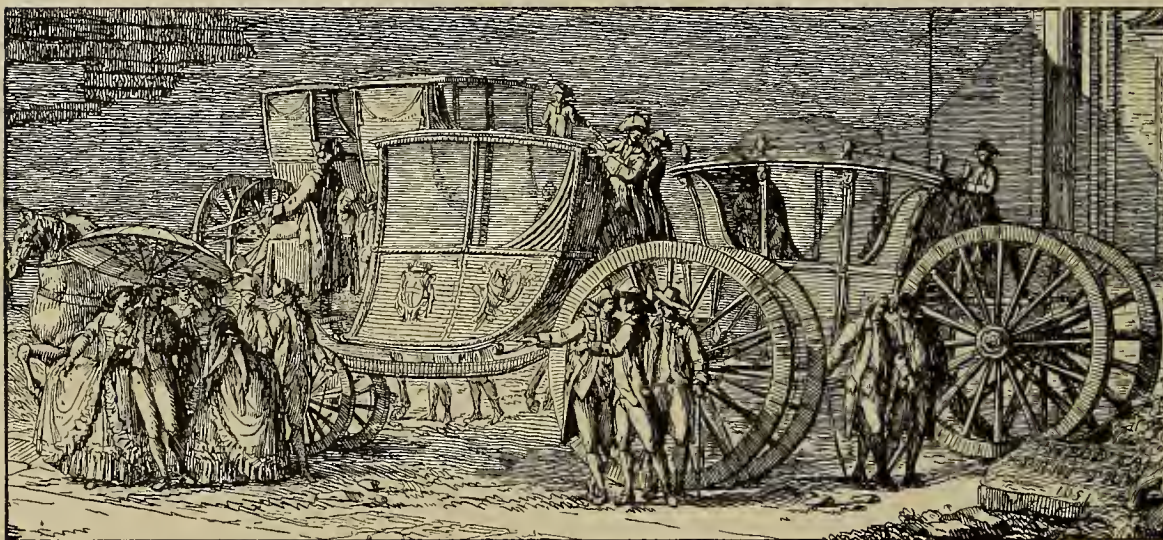
La descrizione di quella pubblica cerimonia la stampò, con bellissime tavole, il giureconsulto e causidico collegiato Gabrio Parabò, segretario della Città [1].

Il cardinale-arcivescovo entrò, stando, a metà di un'infinita processione, a cavallo di una mula bianca, sotto uno splendido baldacchino, circondato da gentiluomini, da vescovi, da cavalieri numerosissimi, tutti a cavallo; ma la sorprendente processione era chiusa da superbe carrozze, prima fra le quali quella di esso cardinale-arcivescovo, di una magnificenza a ricordare la quale è rimasta, rara

---

[1] In Milano, nella Regio-Ducal Corte, per Giuseppe Richino Malatesta stampatore Regio-Camerale, e della Città. — Volume favorito dalla cortesia del signor dottor Achille Bertarelli.

a trovarsi, una grande stampa ([1]) la quale attesta della ricchezza di quelle pompe e della sontuosità di quelle carrozze *da comparsa* (come nella stampa è detto) le quali in tutto e per tutto, e per gl'intagli, e per le stoffe, e per le pitture, e per le dorature, erano vere opere d'arte.

Queste carrozze più sontuose delle attuali, senza confronto, non avevano però la leggerezza e le giuste proporzioni di queste; la loro

Carrozze nuziali a San Celso. — Stampa incisa da D. Aspari il 1786.

ampiezza e la moda di farle tirare da quattro e da sei cavalli obbligò — ci dice il prof. Pagani — molte ricche e nobili famiglie a fabbricarsi i loro palazzi nelle vie più spaziose della città, che erano anche le più nuove e le più eccentriche. Così devesi in molta parte alle carrozze se si diradò alquanto la popolazione, un tempo troppo pigiata, del centro di Milano; se questa si ingrandì e si abbellì col sorgere di case signorili anche nei terreni coltivati compresi fra i bastioni ed il naviglio interno; e fu nel 1750 che il Podestà di Milano ordinò che fosse reso carrozzabile il giro delle strade sui bastioni. Quei ricchi che vollero e poterono conservare le loro abitazioni nelle strette vie del centro, per avere la comodità di entrare ed uscire di casa con gl'immensi loro cocchi e coi loro lunghi attiragli dovettero far fare del largo dinanzi alle loro porte, acquistando le case di

---

([1]) Se ne conserva un esemplare, in cornice, nella fabbrica di carrozze della ditta Francesco Belloni.

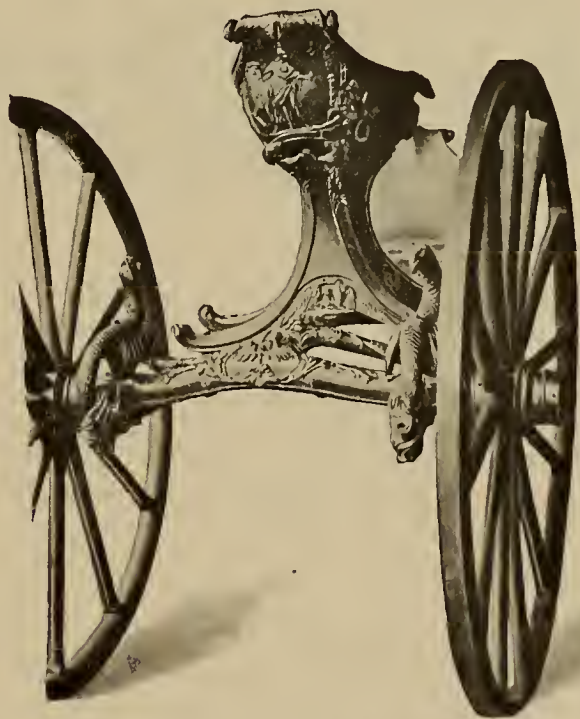
fronte per atterrarle, o rifabbricando la propria con una specie di piazzetta all'entrata, od aprendovi dei portoni straordinari ([1]).

Quali fossero, del resto, i tipi grandiosi, anche usuali, delle carrozzc in Milano, si rileva da molti documenti, e segnatamente dalla bella serie di stampe milanesi dovute all'insigne artista Domenico Aspari ed illustranti Milano sulla fine del secolo XVIII.

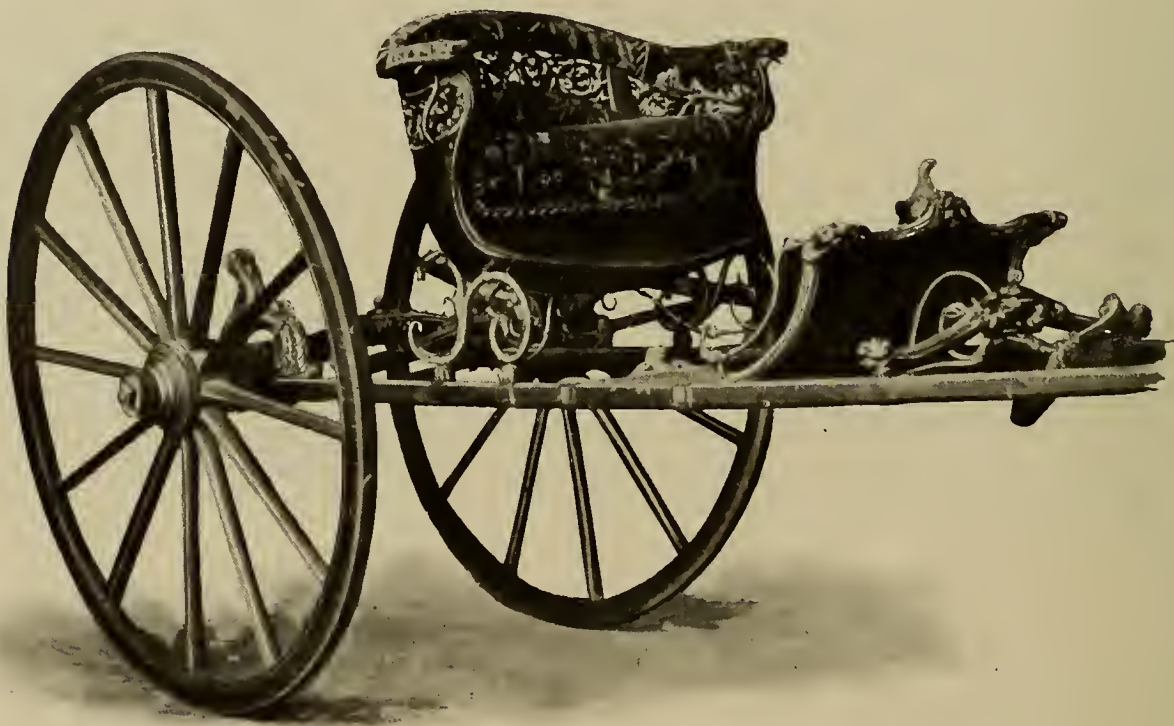
Abbiamo inserito qui innanzi un gruppo di carrozze colto attorno al tempio della Madonna sopra San Celso dove, per antica tradizione recavansi e recansi tuttora corteggi nuziali.

Ma una stampa caratteristica, rara a trovarsi, nella quale si vede, in una gran festa carnevalesca, tutto lo sfoggiare delle forme più bizzarre, ed anche popolaresche, di vetture in Milano, è quella rappresentante la mascherata o, meglio, cavalcata della *Badia* dei *Facchini del Lago Maggiore*, avvenuta in Milano il 26 febbraio 1764. Quivi, dal carro carnevalesco d'occasione, ai cocchi di varia foggia, con mantice chiuso, e senza mantice, fino all'umile carretta del paesano, in coda alla sfilata, e rimasta, attraverso i secoli, suppergiù, sempre la stessa, si veggono tutte le varietà di veicoli onde Milano era percorsa alla fine del secolo XVIII.

I quadri, le stampe sono documenti eccellenti del costume; e le stampe milanesi della fine del secolo scorso ci presentano frequentemente anche artistici sedioli, del genere di quelli, elegantemente dipinti, dorati, intagliati e di fattura italiana che ammiransi nelle sale delle carrozze del ricco museo di Cluny a Parigi.

Questo visto da tergo, dalle elegantissime forme,

Sediolo Veronese nel Museo di Cluny.

([1]) Il prof. Pagani nella sua memoria cita, a questo proposito, l'esempio di via

è un sediolo veronese egregiamente dipinto ed anche firmato dall'autore delle pitture, così: *Dipinto . Da . Gio . Batta . Maretto . Verniciante . Premiato . per . Vernicie . Verona;* e il dipinto del pedile rappresenta il giuoco dell'oca, forse perchè — dice il Du Somerard [1] — il conduttore del sediolo potesse consolarsi, strada facendo, della noia dell'esser solo.

Quest'altro è pure un sediolo italiano del secolo XVIII; con pitture a vernice incrostate d'oro, con ferramenti cesellati e dorati rappresentanti animali chimerici [2]; fattura probabilmente lombarda e, fors'anche, milanese.

E al museo di Cluny vi ha un'altra superba carrozza che, senz'es-

---

Cavenaghi, dinanzi alla casa già Cavenago, poi Porta e da ultimo Clerici; poi l'esempio di via Clerici per la casa omonima ora sede della Corte d'Appello; poi l'esempio di via Bigli all'entrata di casa già Olivazzi, ora n. 21 di proprietà Poldi Pezzoli; e molti altri. Noi citeremo ultimo quello di via S. Spirito, dove i nobili Bagatti Valsecchi hanno dato un molto signorile esempio di tali ampliamenti.

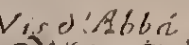
[1] *Catalogue*, citato; n. 6956; pag. 556.

[2] *Id.* id.; n. 6955; pag. 556.

MASCHERATA FATTA IN MILANO DALLA *BADIA* (COR

(Da stampa originale, n

EI FACCHINI DEL LAGO MAGGIORE IL 26 FEBBRAIO 1764.
. Achille Bertarelli, Milano).

MASCHERATA FATTA IN MILANO DALLA *BADIA* (CORPORAZIONE) DEI FACCHINI DEL LAGO MAGGIORE IL 26 FEBBRAIO 1764.

(Da stampa originale, nella collezione del dott. Achille Bertarelli, Milano).

sere di fattura italiana, ricorda l'Italia e specialmente Milano. Essa appartenne ad un ambasciatore francese del regno di Luigi XV; rimase lungamente in Milano e qui fu acquistata il febbraio 1865 per il museo di Cluny [1] ed allora ripassò le Alpi lasciando Milano, che fu sempre un grande centro dell'industria e dell'arte della carrozzeria.

In fatto, al vanto del numero stragrande di carrozze, da Milano mantenuto fino a venti anni addietro, devesi aggiungere — dice lo stesso prof. Pagani — quello di averle vedute quasi sempre e quasi

Carrozza privata di Giorgio Washington.

tutte uscire da fabbriche cittadine. Fino dai primi tempi del secolo XVII l'industria del carrozzaio fu esercitata su vasta scala in Milano; e da qui partivano carrozze fabbricate per altre città d'Italia, in modo quasi esclusivo, finchè nel secolo XVIII un improvvido dazio sull'esportazione delle carrozze obbligò parecchi fabbricatori milanesi a trasportare a Verona, a Piacenza, ad Alessandria, altrove, fuori dallo Stato di Milano le loro attivissime officine; ed il privilegio e monopolio, secondo l'uso dei tempi, era dato per l'industria delle carrozze all' *Università o Paratico dei sellai*, il cui protettore era San Giorgio,

[1] *Id.* id.; n. 6952; pag. 555.

che non andò mai in carrozza, e che, se andò molto, da prode guerriero, a cavallo, non adoperò la sella ai suoi tempi.

E che delle carrozze ve ne dovessero essere molte in Milano, oltre che dalle accennate statistiche, risulta chiaramente dalle numerose disposizioni che, alla fine del secolo scorso, venivano emanate dalle autorità governative.

Il *20 aprile 1771* usciva una *grida* che fissava le norme per il corso delle carrozze « affine di evitare gl' inconvenienti » spiegando diverse regole, e comminando castighi ai violatori, in ben dieciotto capitoli;

il *22 ottobre 1771* usciva un'altra *grida* che prescriveva il regolamento delle carrozze in Milano, in occasione dell' alloggio provvisorio di S. A. R. l'arciduca Ferdinando nella casa Clerici;

il *22 aprile 1776* veniva pubblicato un *avviso di Governo* per il regolamento delle carrozze al teatro del Collegio dei Nobili;

il *13 settembre* dello stesso anno ne usciva un altro, degli *avvisi di Governo*, per il regolamento delle carrozze al teatro interinale di S. Giovanni in Conca;

il *1 agosto 1778*, inaugurandosi la sera del 3 il nuovo teatro della Scala, usciva un *avviso di Governo* che prescriveva il regolamento per le carrozze nell'andata e ritorno al nuovo « regio ducale » teatro suddetto;

il *20 agosto 1779* altro *avviso* per il regolamento delle carrozze al nuovo teatro della Cannobbiana;

il *27 agosto 1783* un *avviso di Governo* prescriveva il regolamento delle carrozze nell'andata e ritorno dal corso di Porta Orientale, « all'atto che avrà luogo l'incendio di un fuoco artifiziale; »

in fine, il *7 settembre 1785* un *avviso di Governo* proibiva *assolutamente* il correre colle carrozze per la città *sì di giorno che di notte*.

Allora governava l'Austria della primissima maniera. Sembra però che la corsa precipitosa delle carrozze non fosse permessa nemmeno dalla sopravvenuta Repubblica Cisalpina, perchè un *ordine* in data 30 ottobre 1796 del comandante di Lombardia vietava il correre per la città sì a cavallo che in carrozza, comandando di « non oltrepassare un piccolo trotto, e ciò per la sicurezza delle persone che vanno a piedi. »

E la gente obbediva allora, si vede, press' a poco come addesso,

perchè tale ordine proibitivo fu ripetuto il *13 luglio 1797* e il *2 gennajo 1798*.

Le carrozze, che signoreggiavano nel mondo antico, erano arrivate, naturalmente, anche nel mondo nuovo, in America, con le dominazioni degli Spagnuoli e degl'Inglesi; e nel secolo XVIII una fabbrica Clark esisteva in Filadelfia e costruiva la carrozza privata del grande fondatore dell'Indipendenza Nord-Americana, di Giorgio Washington, e, a giudizio dell'*Export Carriage Monthly* (1) tale carrozza fu indubbiamente il migliore tipo che si potesse fabbricare allora nelle officine americane.

A parte il lusso, il tipo non è, fondamentalmente, diverso dalla bellissima carrozza che ammirasi nel Museo Civico di Torino e che

Carrozza del card. Costa, arcivescovo di Torino. — Museo Civico di Torino.

appartenne a quell'arcivescovo, cardinale Costa, e nella quale, secondo la tradizione, andarono e tornarono da Torino a Cherasco e viceversa gl'inviati sardi, La Tour e Costa, presso il giovine generale Bonaparte, e così in questa carrozza viaggiarono i famosi patti dell'armistizio di Cherasco (28 aprile 1796) che metteva il Piemonte in balìa della Francia.

---

(1) Vol. I, n. 12 del marzo 1900, pag. 506.

Chissà quali meste riflessioni dovettero fare in quel viaggio di ritorno a Torino i due inviati del governo Sardo.

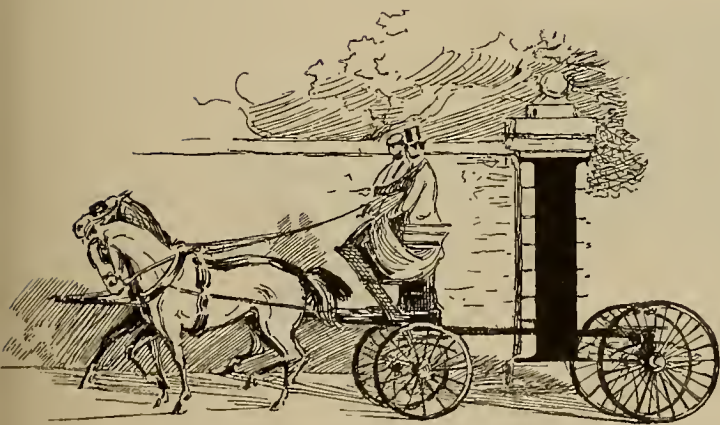
O, se le carrozze potessero parlare; e narrare le cose che videro ed alle quali nei secoli furono veicolo!... .

Quante ne sentiremmo, specialmente sui veri *secoli d'oro della carrozza*, che corsero dal 1500 al 1800.

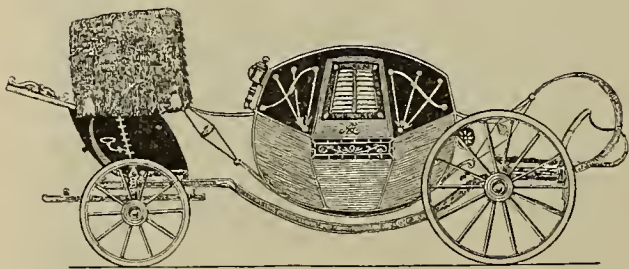
Insegna commerciale alla Carrozza *da una stampa milanese del secolo XVII.*

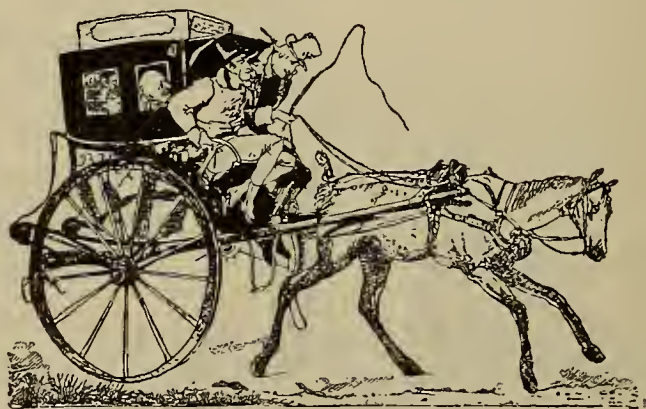
(Collezione del dott. Achille Bertarelli, Milano).

Carrozza da cerimonia del secolo XIX; Mostra retrospettiva della locomozione all'Esposizione Universale di Parigi, 1900.
(Da fotografia acquistata presso il *Monde illustré* con esclusivo diritto di riproduzione).

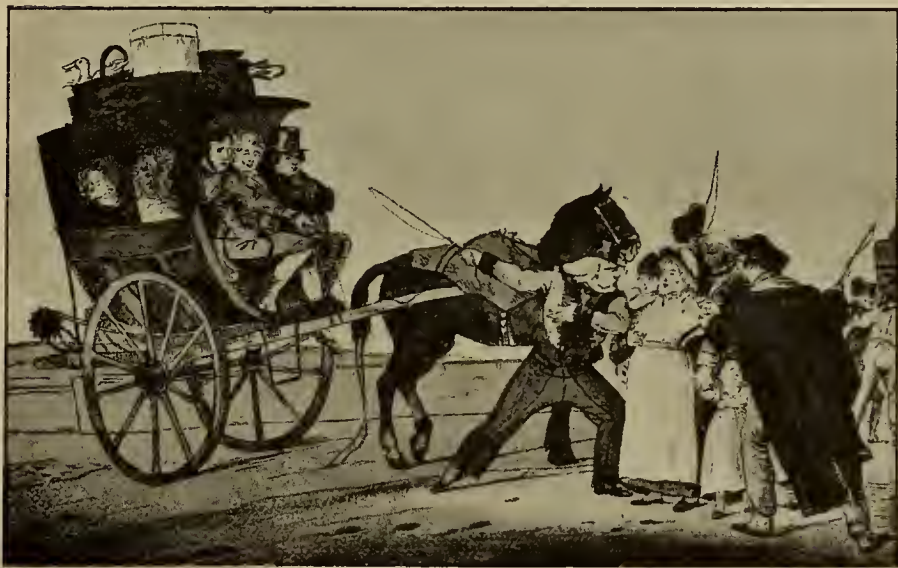
NEL SECOLO NOSTRO

I sistemi nuovi imposti dappertutto, con la forza più che con la persuasione, dalla rivoluzione francese mirarono ad uguagliare le classi; e questa influenza si rispecchiò immediatamente e largamente nelle mode e nel costume, e, per conseguenza, anche nell'uso dei veicoli, nelle carrozze, che si vennero adattando sempre più alle forme ed alle esigenze del mezzo ceto e del popolo. Già, la conquista militare francese creò le strade, — e quali strade! — dove non erano: basta citare quelle del San Bernardo, del Moncenisio, del Sempione. E, naturalmente, dove pas-

savano i cannoni non tardavano a tenere dietro le carrozze, di tutte le specie. [1]

Parigi era divenuto, col grande rivolgimento, la capitale di un immenso impero, che riuniva ai francesi italiani, tedeschi, olandesi, polacchi, spagnuoli, etc.; e oramai la moda delle carrozze veniva da Parigi, mentre in Italia le corti di Torino, Firenze, Roma, Napoli, Parma, Modena, eransi dileguate davanti ai francesi, e le grandi carrozze di gala erano scomparse con loro; subentrando in Italia interminabili file di carrozze francesi da viaggio e da trasporto.

Anche in Italia le carrozze trasformavansi sul nuovo tipo, togliendo tutto ciò che era fasto esagerato, e tenendosi alla comodità; e nei ricordi milanesi sta che una carrozza di lusso fu regalata dalla città alla Giuseppina, moglie del fortunato generale Bonaparte, carrozza con la quale il duca Galeazzo Serbelloni andò il 1797 ad incontrare la futura imperatrice e regina.

Col principio del secolo (19 settembre 1801) furono stabilite le stazioni di *fiacres* con tariffa ad ora in Milano, sostituendosi larghi e pesanti carrozzoni a quattro ruote alle sedie portatili del secolo passato; i *cabriolets* verniciati di rosso ed oro, si vedono poi in tutte stampe del tempo; corre la diligenza da Pavia a Milano una volta al giorno; la posta rimanendo tuttavia servita da *staffette* (corrieri a cavallo) o da *pedoni*, che ancora esistono oggi fra i comuni rurali.

Coucou del principio del Secolo.

[1] Una statistica ufficiale del 31 dicembre 1810 dava come passate in questo anno sulla strada del Moncenisio 2911 carrozze a molle o sospese; 14037 vetture; e 37250 cavalli o muli. — Comandini, *L'Italia nei Cento Anni del Secolo XIX* (1801-1900); A. Vallardi, Milano; pag. 464.

Ma la diligenza d'allora era un veicolo poco diverso da quelli che si possono vedere quasi ogni giorno davanti all'Ospedale Maggiore in Milano, e che trasportano i malati dai piccoli comuni di campagna, veicolo che in Francia fu detto umoristicamente *coucou* e fu argomento di tante curiose e gustose caricature popolari.

L'Inghilterra tra la fine del secolo XVIII ed il principio del secolo nostro, fornì ogni genere più svariato di veicoli, per tutti i gusti e per tutte le borse; e le donne tanto in Inghilterra che in Francia si impadronirono ben presto delle redini, specialmente per guidare i cavalli delle vetture leggere, dei *cabriolets;* e questo si vide anche a Milano, e pare che accadessero degl'inconvenienti, perchè non tardò a sopraggiungere un'ordinanza di polizia vietante alle donne ed ai giovani di età inferiore ai 18 anni, di guidare i *cabriolets*, i *tilbury* e simili. [1]

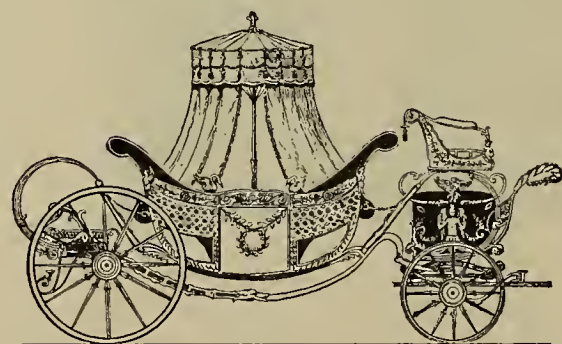
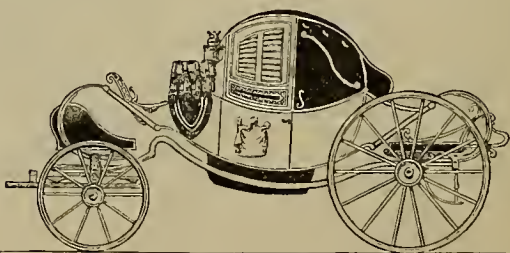
Un *tilbury* italiano oltremodo curioso, a tre ruote, è posseduto dalla fabbrica di carrozze Sala in Milano. È tutto dipinto ad oro, rosso e grigio; elegantissimo, su otto molle foggiate a spirale sul modello della pila di Volta, allora riprodotta anche come oggetto di curiosità, e porta a tergo il nome del costruttore, Antonio Bottigella di Pavia [2]. Le stampe ed i libri francesi ci hanno conservato tipi

---

[1] Febbraio 1812.
[2] COMANDINI, *L'Italia nei Cento Anni del secolo XIX*, Vallardi A., 1900, pag. 667.

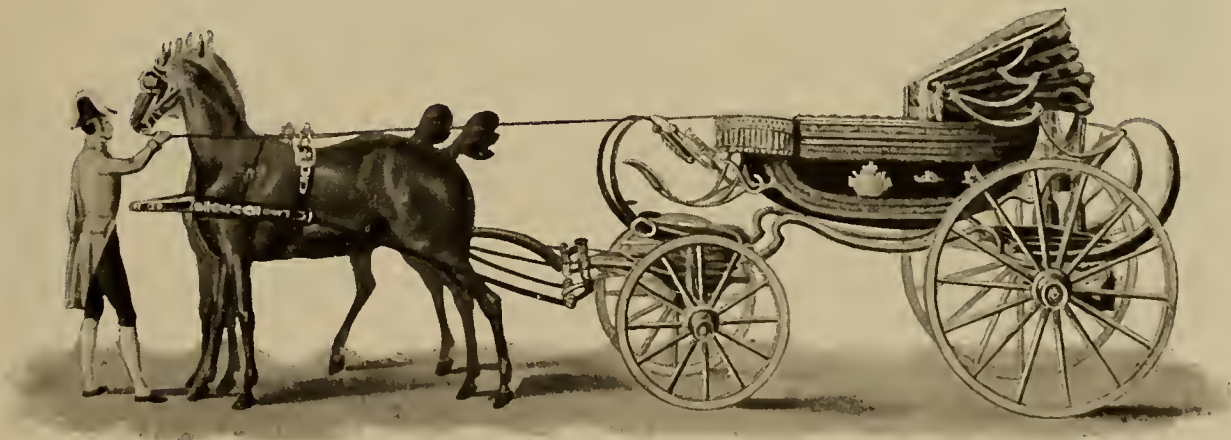
curiosi di vetture *empire*, fra cui, in voga nel 1811 dopo la nascita del Re di Roma, un tipo di vettura a culla, rappresentante, fuori

Tilbury ad otto molle, esistente presso la Fabbrica Sala, Milano.

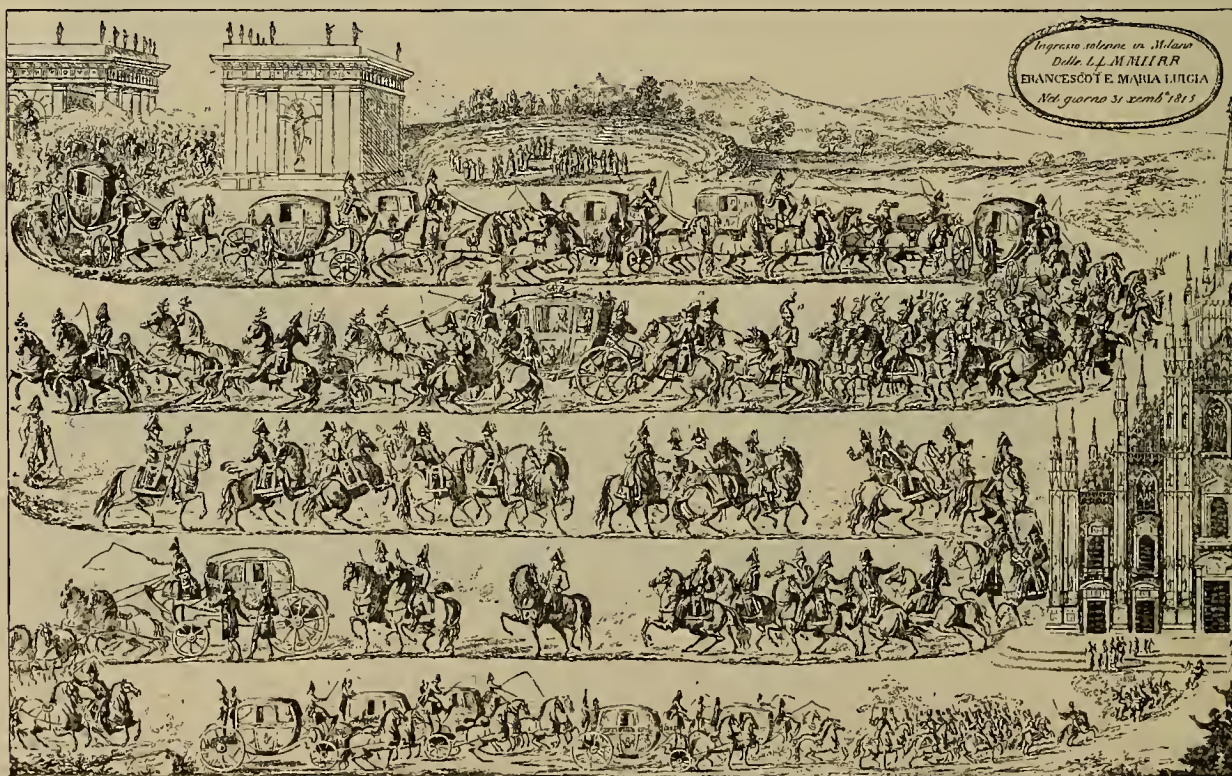
del baldacchino e della tenda, il *landau*, con molle che ora diconsi alla Polignac e con la *freccia* a *collo di cigno*, molto in voga a quei tempi per le passeggiate dell'eleganza; mentre per le corse rapide in città, o da città a città, per affari ed anche per viaggio, avevansi tipi di carrozze chiuse, con mantice come quella che abbiamo riprodotta ed anche per due o tre persone, con sedile dalla parte del fondo e piccolo banchettino di fronte.

Non erano queste, certamente, le carrozze di gala, nelle quali la corte imperiale e reale di Napoleone sfoggiò gran lusso, con uno stile tutto speciale, detto *empire*, gareggiando in sontuosità con le corti precedenti. Una di codeste carrozze — carrozza di seguito — in uno stato di conservazione molto buono — esiste a Marengo, nella villa Cataldi ridotta a museo napoleonico. La carrozza è tutta dorata, ornata delle armi imperiali, e ricoperta internamente di velluto. I mozzi delle ruote sono di argento massiccio; fregi dello stesso metallo coronano l'*imperiale* della carrozza, e nei giorni di grande cerimonia mettevansi ai quattro angoli dei pennacchi di piume bianche. Un'ampia gualdrappa (*housse*) a frangie di seta verde, bianca ed oro, ricuopre il sedile del cocchiere, e

porta da ciascun lato le armi imperiali in argento elegantemente cesellate. Narrasi dai custodi del luogo che la vettura sia stata fra

Carrozza di seguito dell'Imperatore Napoleone I nelle rimesse della villa Cataldi a Marengo.

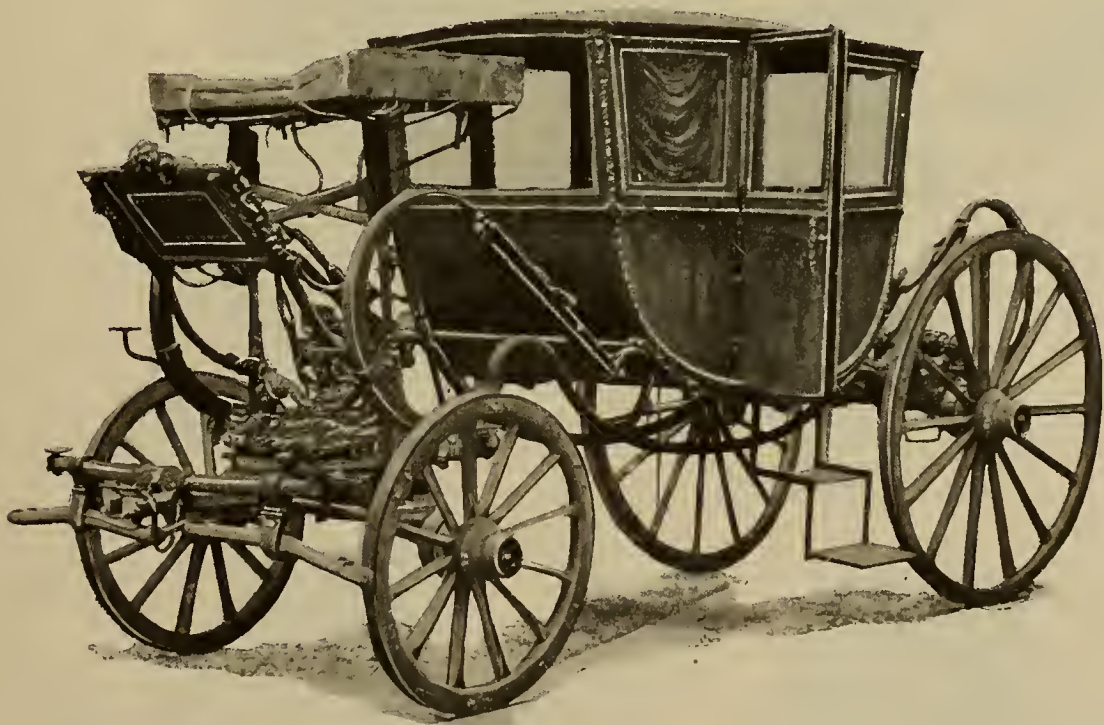
quelle che servirono a Napoleone ed a Giuseppina il 5 maggio 1805 per la grande cerimonia commemorativa di Marengo quivi celebrata; poi la carrozza sarebbe passata a Parma, d'onde, sul declinare della potenza napoleonica, sarebbe stata di nuovo trasferita ad Alessandria, d'onde fu poi mandata ad accrescere i ricordi napoleonici nel privato museo del vicino Marengo.

Con grande pompa di carrozze, arrivate da Vienna in numero

Calesse da passeggio dell'Imperatore d'Austria il 1815
da una stampa a colori, austriaca, posseduta dalla Ditta Francesco Belloni.

di oltre duecento, si presentò Francesco I imperatore d'Austria e re del Lombardo-Veneto ai Milanesi il 31 dicembre 1815; e fino

Ingresso di Francesco I e Maria Luigia, imperatore e imperatrice d'Austria, per la improvvisata Porta Orientale (Venezia) in Milano il 31 dicembre 1815. (*Gio. Luca della Somaglia dis.; G. Castellini inc.*).

Solenne corteo di Francesco I e Maria Luigia, imperatore e imperatrice d'Austria, in Milano il 31 dicembre 1815. (*G. B. Bosio dis.; A. Gerli dir.*).

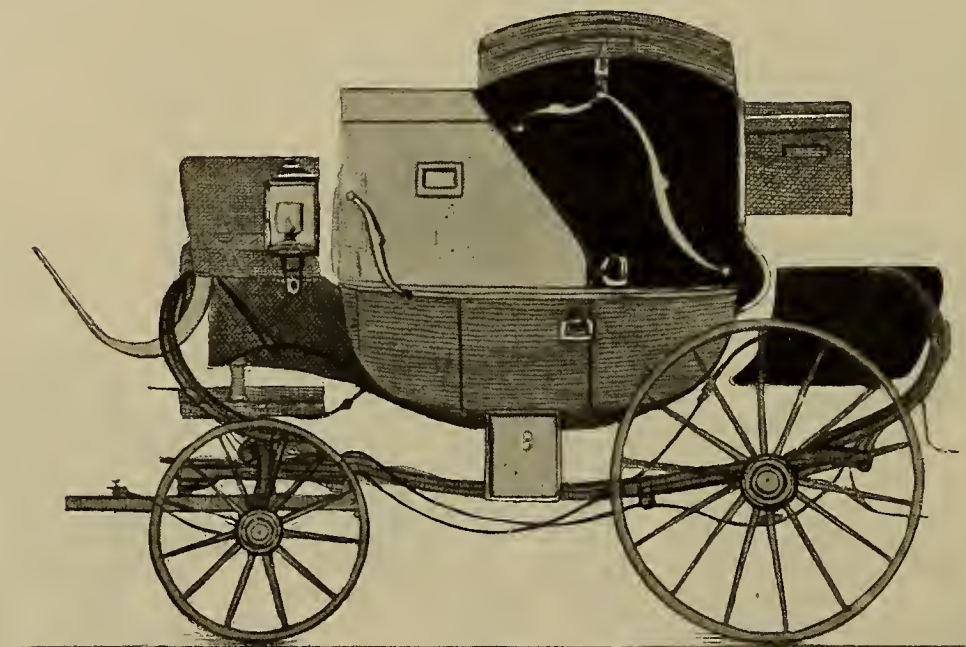
Incisioni riprodotte dall'*Italia nei cento anni del secolo XIX* (*1800-1900*) *giorno per giorno illustrata di* ALFREDO COMANDINI; Milano, Antonio Vallardi, 1900-1901.

alla primavera del 1816 essendo rimasta in Milano la corte austriaca, sfoggiò essa e nelle cerimonie ufficiali e nelle passeggiate ordinarie ogni specie di veicoli; e vuolsi che sia ancora una di quelle del 1815 la carrozza che è tuttora posseduta dalla nota antiquaria signora vedova Arrigoni (che ebbe la cortesia di lasciarcela fotografare e riprodurre) carrozza che vuolsi sia la medesima, trovata poi dal popolo nelle rimesse imperiali e regie del Palazzo Reale di Milano durante

le Cinque Giornate, e, spogliata degli emblemi imperiali, portata festosamente in giro per le vie della città.

In fatto essa, per quanto ben conservata nelle sue parti essenziali, manca di tutti gli ornamenti e fregi, e nel di dietro ha uno scudo vuoto, sul quale sono evidenti i contorni di un'aquila bicipite in bronzo dorato, stata strappata.

Dopo la caduta di Napoleone ristabilitesi in Italia tutte le antiche Dinastie e Corti, Torino capitale dell'ingrandito Regno Sardo, Milano capitale del Nuovo Regno Lombardo-Veneto, Parma capitale del Ducato omonimo, e Modena, e Firenze, e Lucca; Roma, dove era ripristinato il Pontefice coi Cardinali; Napoli, con Ferdinando IV di

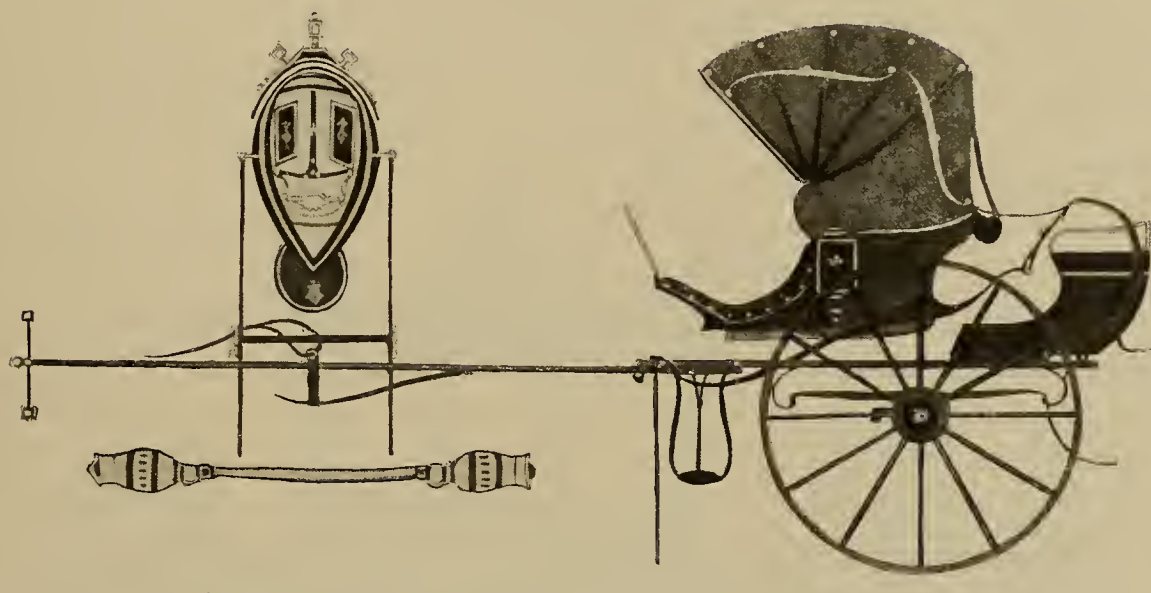
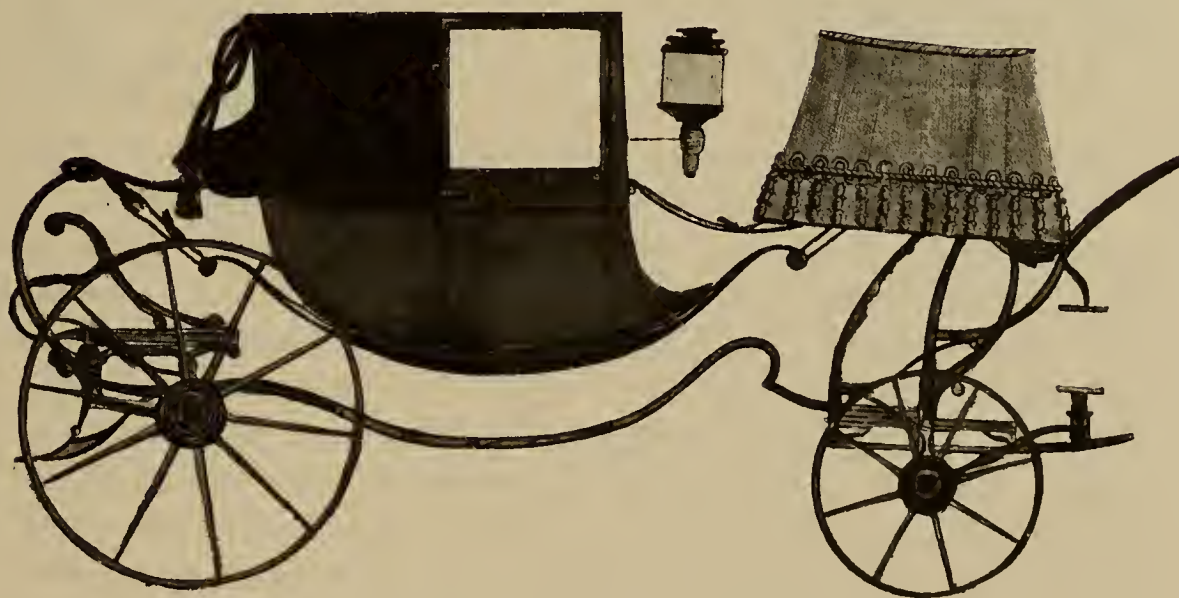
Borbone ritornato; Palermo sede del principe ereditario, luogotenente del Re, ridivennero tutti centri di un movimento ufficiale e di una vita pubblica nella quale la carrozza teneva un posto principalissimo.

Già, non si viaggiava che in carrozza dentro vetture ampie e pesanti, e chiunque avesse avuto, poco o tanto, una qualche importanza

Carrozza da viaggio — 1824.

ufficiale od una posizione sociale un poco in vista, viaggiava con due carrozze almeno. E le carrozze avevano il sedile posteriore per i domestici, novità diffusasi in Italia con la ristorazione austriaca del 1815.

Siccome le carrozze, molto ampie, potevano servire a quattro persone e più, e per una sola persona un viaggio un po' lungo sarebbe riuscito dispendioso, leggevansi nei giornali annunzi, così: *Persona conosciuta dovendo condursi da Milano a Roma, gradirebbe compagno di viaggio con spese in comune. Rivolgersi a...* etc. etc.

Non vi era poi famiglia largamente censita che non avesse cinque o sei carrozze in rimessa; famiglie appena appena nobili avevano sempre trenta o quaranta posti disponibili per andare al completo e con amici alla passeggiata sul corso (che nei tempi andati in Milano facevasi a porta Romana) o sui bastioni; e i governatori diramavano inviti e sollecitazioni perchè chi aveva carrozze si mostrasse con esse in pubblico, specialmente nelle giornate nelle quali si sapeva che vi interverrebbero anche i sovrani o vice-sovrani del luogo.

Ma, mentre la carrozza occupava la maggior parte del posto nella vita di strada, assumeva le forme più svariate secondo i gusti

del tempo, le inclinazioni degli acquirenti, e la moda, la quale pur

Carrozza alla moda di Parigi, riprodotta nel *Corriere delle Dame* di Milano, 1824.

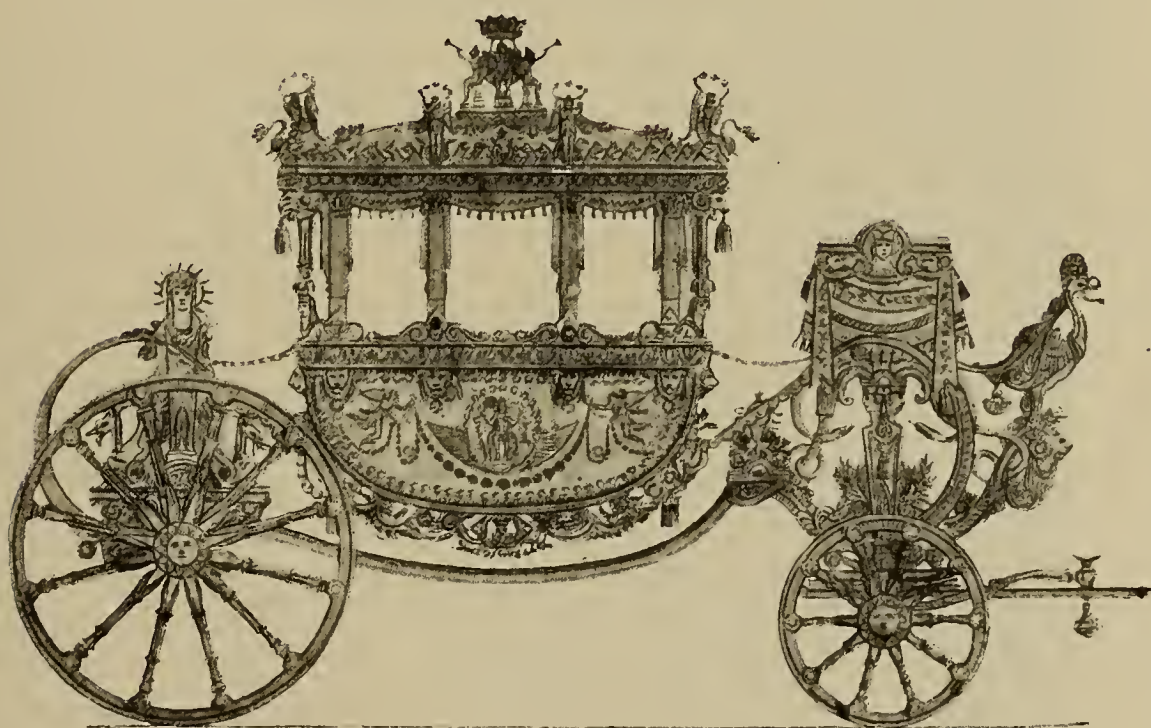
dopo il 1815, durò un pezzo, anche in genere di carrozze, a venire da Parigi.

❦

Non vogliamo dire, con questo, che l'arte italiana fosse discesa ed avesse perduto il suo antico prestigio.

Anzi, per il carnevale del 1819 a Torino, la genialità del celebre disegnatore Giacomo Pregliasco, e la valentia del *fabbricatore di carrozze di S. M.*, Amedeo Demonte, avevano prodotto una magnifica carrozza, rievocando per l'eccellenza del disegno, per il lusso delle decorazioni, i tempi nei quali Maria Antonia Ferdinanda, consorte di Vittorio Amedeo III, compariva in gran gala al corso di Torino, in una carrozza eseguita il 1713 sotto la direzione del celebre Filippo Juvara di Messina, ideatore del disegno; e Carlo Emanuele III sfoggiava (1738) un berlingotto di gran gala disegnato dal conte Benedetto Alfieri.

La carrozza del 1819 era degna in tutto e per tutto della sontuosità e dell'etichetta tradizionali nei re e principi di Casa Savoia. La gabbia o cassa rappresentava il tempio d'Iside, ornato con foglie e ghiande di quercia, come solevano gli egiziani; ai quattro angoli le colonne del tempio erano sorrette da sfingi; le colonne erano dodici sormontate da ricco architrave. La fascia era ornata di stelle a basso-rilievo col fondo di cristallo colorito a guisa di porfido; il tutto sostenuto da mensole con teste di leone. Il fondo dei *pannelli* era lavorato con vernice di mastico imitante la porcellana in bianco. Nel mezzo della portella, a sinistra, era la Dea Iside seduta, fra due cervi; e in mezzo alla portella, a destra, Osiride appoggiato a due leoni; etc. Le maniglie dei cignoni erano sostenute dagli artigli di quattro grifoni; e il fregio a curva, inferiore, era merlettato a foglie, avendo nel centro, da ambe le parti, un medaglione con le cifre della Duchessa del Genevese, Maria Cristina. La gronda circondante l'imperiale era fatta di grifoni intrecciati, avendo a ciascuno dei quattro angoli un genio alato a cavallo di un cigno; ed altri genii alati stavano sul vivo delle quattro colonne delle portelle; tutti otto recanti corone di stelle; e il tutto eseguito in metallo dorato e brunito.

Al centro dell'imperiale sorgevano su ricca base quattro altri genii alati, due dei quali suonanti trombe, e due portanti la corona ducale; tutto questo anche in metallo dorato. Ai quattro angoli dell'architrave, intagliato a foglie e ghiande di quercia, vedevansi teste di caproni afferranti coi denti gli anelli, dai quali pendevano ricchi bioccoli di seta rosso-fuoco, ornati di ricche frangie e perle tessute

Carrozza egiziana adoperata da Maria Cristina di Borbone, duchessa del Genevese, nel corso di gala del carnevale 1819 in Torino.
Disegno di Giacomo Pregliasco; stampa posseduta dalla Ditta Francesco Belloni, Milano.

con fili d'oro. Il fondo esterno dell'imperiale e del dorso era di velluto rosso-fuoco, a disegno, come il soppanno dell'interno. Nel soffitto della gabbia era un gran medaglione col fondo a specchio, con le cifre *MC* della Duchessa; e, intorno, tutti ricchi galloni, con bioccoli a foglie ed altri ornamenti d'oro filato. Nella spalliera interna era incassato un gran pezzo di cristallo a specchio; quattro grandi molle con bellissime curve sostenevano nobilmente l'ampia gabbia.

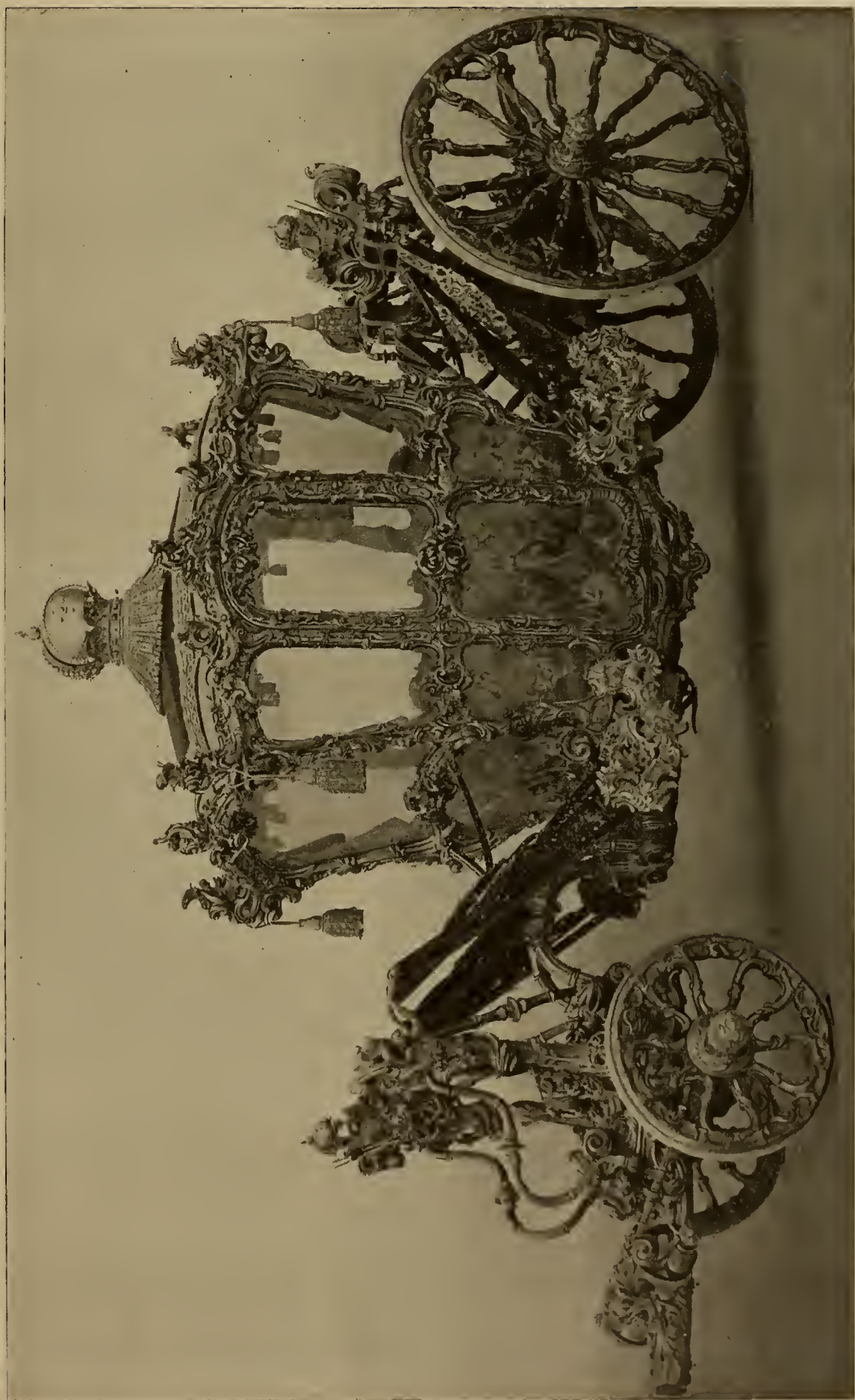
Le due spranghe di ferro che tenevano collegato il carro, erano lavorate a nicchie con fregi di perle; il sedile del cocchiere era sostenuto da due cariatidi, aventi alle estremità due teste di sacerdotesse egiziache; e dal capitello, in mezzo ai fogliami, svolgevansi due ser-

penti, attorcigliati con le code al sostegno del pedile, e al collo della spranga. All'estremità del pedile ergevasi l'uccello *ibis;* al centro del collo della spranga, adorna di volute, di foglie e di nicchie, vedevasi un sistro; sulla faccia dello sgabello un gruppo di coccodrilli. Le drapperie ricuoprenti il sedile del cocchiere erano di velluto con ricami a stelle e frangie a foglie. Alle due estremità vedevansi teste di caproni, dai quali partivano bende di raso bianco, con ricami stellati, fascianti il sedile ed ornanti l'immagine di una sacerdotessa d'Iside posta nel mezzo. Sullo scanno della sala posteriore alzavansi due cariatidi dominate, come sul prospetto, da teste sacerdotali. Due cigni isolati, uno per parte, erano appoggiati alle cariatidi; nel mezzo sorgeva Iside in figura di rondine. Tutti gli scanni e le mensole erano fregiati come sul davanti, di foglie, nicchie, perle, frutta di quercia, teste di leoni; il tutto egregiamente verniciato e dorato. Le ruote erano riccamente lavorate, intagliate a fogliami e frutta di quercia e nicchie; e all'estremità di ogni raggio eranvi fioroni in figura di patere; sorgeva nel centro il simulacro del sole radiato, i cui raggi gli uni infissi, gli altri mobili, intersecavansi alternativamente a seconda del giro delle ruote.

Questa carrozza — nella cui descrizione abbiamo creduto di doverci dilungare — fu un vero avvenimento. Essa riconduceva col pensiero alle grandezze artistiche delle carrozze dei tre secoli anteriori; ed ebbe l'onore di una grande illustrazione in formato oblungo, con tavola e cenno storico-descrittivo [1]; e dimostrò come l'arte italiana fosse sempre degna del passato, sebbene Francia ed Inghilterra si atteggiassero oramai a maestre nella confezione delle carrozze d'ogni tipo.

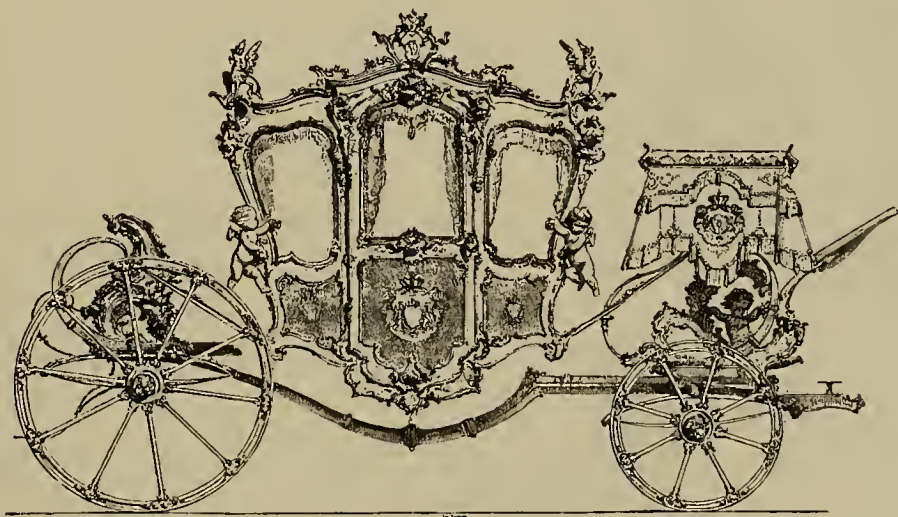
Precisamente in quegli anni l'Inghilterra aveva avuto una straordinaria esportazione di carrozze per il nuovo regno di Haïti, la cui corte si era messa tutta alla moderna; tanto che il re haïtiano aveva voluto, e a Londra gliela avevano fatta, anche una superba carrozza di gala, descritta così dai giornali del tempo: « L'interno è foderato di velluto; le frangie sono d'oro purissimo e le pitture della più grande bellezza. Il sedile del cocchiere e coperto di lamine d'oro.

---

(1) Torino, MDCCCXX; tipografia di Giuseppe Favale.

CARROZZA IMPERIALE AUSTRIACA DI GRANDE CERIMONIA, DIPINTA DA PIETRO PAOLO RUBENS

(Da una fotoincisione inviata dall' I. e R. Direzione delle scuderie Imperiali di Vienna).

Oltre questa carrozza, ve ne ha altre ventidue con le bardature analoghe per 119 cavalli; il tutto destinato al capo del governo di Haïti e alla sua famiglia ».

Numerosissimi erano stati gli equipaggi che da Vienna erano stati mandati a Parma per la corte della nuova duchessa, Maria Luigia, ex-imperatrice dei francesi; ed un lungo seguito di carrozze, venute

Disegno del pittore Colla per la carrozza del vice-re Massimiliano in Milano
(Collez. del Dott. Luigi Ratti, Milano).

pure in gran parte da Vienna, aveva accompagnato in Milano, nel 1818, il primo vicerè effettivo del regno Lombardo Veneto, arciduca Ranieri.

Carrozze, carrozze, carrozze, e sempre carrozze, dappertutto; chi non ne aveva, procurava di essere invitato in carrozza da chi ne aveva; e nei contratti nuziali si trovava frequente il patto espresso che il marito avrebbe mantenuto *cavalli e carrozza* per la moglie; ed era comune, parlando di giovane andata in buono stato, la frase: « è andata in carrozza ».

Nell'Italia Meridionale la carrozza rappresenta ancora l'indice massimo della prosperità economica delle famiglie nobili o della grassa borghesia. Si rinunzia a qualche cosa di sostanziale alla vita interna, pur che le signore abbiano la carrozza per le visite e per la passeggiata nel pomeriggio; ed è noto, notissimo che a Palermo, dove le vetture pubbliche sono pulitissime, anzi, eleganti e quasi di lusso, molte di queste, nelle ore della pubblica passeggiata, lasciano in rimessa la targhetta col numero e diventano per due o tre ore vetture

L' equipaggio imperiale austriaco di gran gala — carrozza dipinta da Rubens (da una stampa austriaca a colori, presso la Ditta Francesco Belloni, Milano).

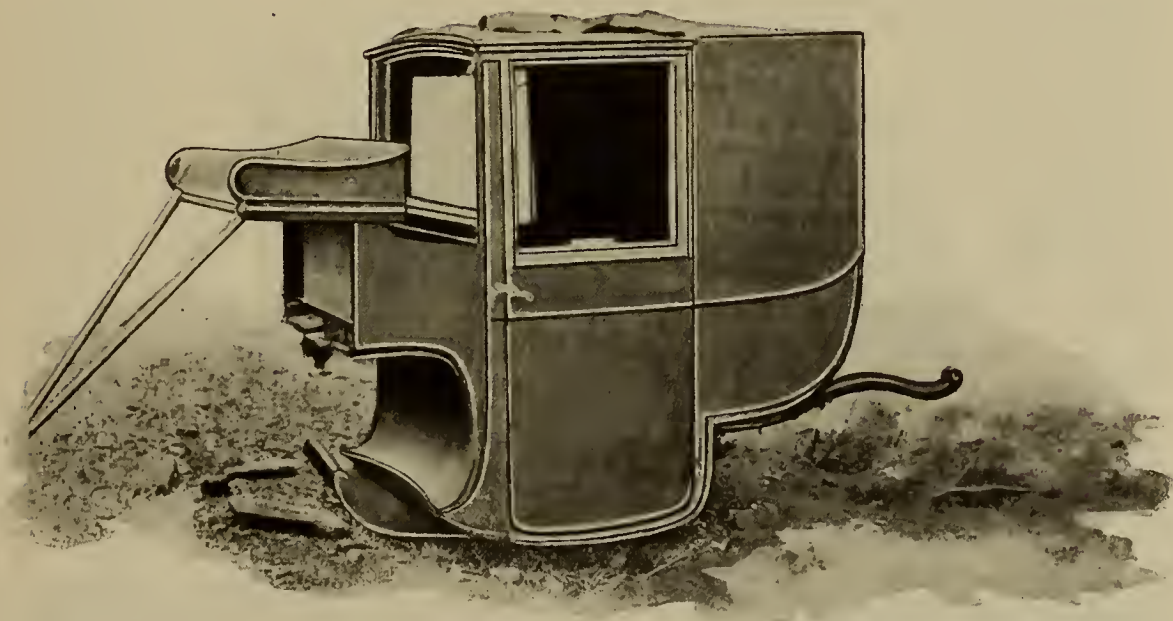
private, mutando lo sportello ordinario ornato delle cifre del vetturale, con un altro sportello, identicamente verniciato, ma portante il monogramma coronato o lo stemma delle persone che fanno la passeggiata abituale all'ora convenuta; e talvolta la stessa carrozza serve, per la stessa passeggiata, in ora diversa, a diversa famiglia, nel qual caso allo sportello stemmato della famiglia che scende si sostituisce lo sportello stemmato di quella che sale.

Non sono quarant'anni che anche qui in Milano l'assenza di questa o di quella famiglia dal corso delle carrozze era argomento di sorpresa e di commenti; e fu in Milano che il vice-re Massimiliano si fece fare dalla fabbrica Sala una carrozza di gala, per la quale apprestò anche un disegno il pittore Colla, secondo una stampa che si trova frequente.

Ma la Corte Austriaca aveva dato in Milano varii spettacoli veramente grandiosi, di carrozze, tanto nel 1825, quando convennero a Milano vari regnanti d'Italia attorno a Francesco I; e molto più nel settembre 1838 per la tanto ricordata incoronazione di Ferdinando I, il quale, seguíto da quasi tutti i regnanti d'Italia, fece il proprio ingresso nella capitale del Regno Lombardo Veneto sedendo in una stupenda berlina, lavoro del XVII secolo, dipinta da Pietro Paolo Rubens, e che ammirasi tuttora nelle imperiali scuderie dell'Hofburg in Vienna.

SOLENNE INGRESSO DI FERDINANDO I IN MILANO IL 1° SETTEMBRE 1838 PER PORTA ORIENTALE (*ora* P. VENEZIA)

(Da una litografia a colori, del tempo; favorita dal Dott. Achille Bertarelli).

Ma, mentre il tipo delle grandi carrozze di gala rimaneva, attraverso gli anni ed i secoli, suppergiù il medesimo; i tipi di uso quotidiano modificavansi, nella continua ricerca delle comodità; e fu nel 1834 che in Inghilterra il cancelliere dello scacchiere lord Brougham ebbe l'idea di farsi costruire una piccola vettura chiusa, a due ruote,

Ciò che resta della carrozza di lord Brougham (1).

leggera per quei tempi, che fu detta *brougham* — nome che possiede tuttora in tutto il mondo — e che uscì dalla fabbrica di Robinson.

Fu questo considerato il primo vero *coupé*, a due ruote, ad un cavallo; ebbe grande successo settanta anni addietro, ed il suo tipo è rimasto; ma l'originale finì in mano di Giacomo Campbell, fabbricante di carrozze in Londra. Egli ne conservò le ruote, e ne vendette la cassa a B. S. Jackson di Mostyn Hall (Penrith, Cumberland) che è attualmente il proprietario di questo oggetto da museo.

(1) Dal *Journal de l'art des Carrossiers*, 1895, p. 6.

Il primato circa la fabbricazione del primo *coupé* è disputato dagli eruditi al Robinson, citandosi un vecchio *coupé* esistente a Londra nel South Kensington's Museum, e fabbricato dalla Coachmakers Company; ma non pare dubbio che *il vero coupé-brougham* sia quello posseduto dal signor Jackson, e pel quale lord Brougham rimase più celebre nel mondo, che non per essere stato il promotore in Europa delle famose scuole industriali, a propugnare le quali, con altre idee di vero progresso, venne anche a Milano nel 1816, e si trovò in casa del conte Luigi Porro coi migliori patriotti lombardi.

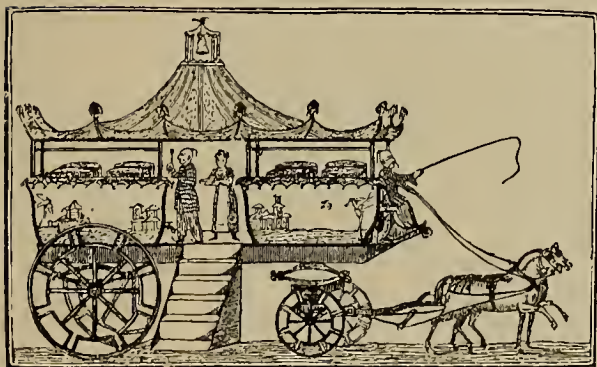
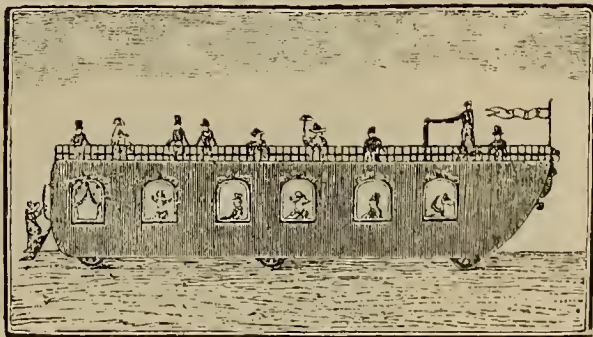
La carrozza adoperata il 1824 da Lafayette nell'America del Nord.

Il celebre generale e patriotta francese Lafayette non diede il proprio nome a nessun tipo di carrozza, ma all'esposizione universale di Parigi vedevasi, mandata dal governo degli Stati Uniti dell'America del Nord, la carrozza con la quale il popolare eroe delle rivoluzioni americana e francese fece il suo viaggio trionfale attraverso gli Stati Uniti nel 1824.

Tale carrozza, come ricordo di quei giorni festosi, è perfettamente conservata. Fu salvata anni sono dal decadimento inevitabile,

per cura della Studebacker Bros. Mfg. Co. del South Bend, Indiana. Fu fabbricata espressamente per uso del generale Lafayette d'ordine e commissione del Congresso Americano, e porta la marca del fabbricante: *John Ourlet, coach maker, no. 30, Gay Street, Baltimore* [1].

In quegli anni l'Europa andava escogitando nuove forme per le vetture da viaggio per più persone; a Parigi sbizzarrivansi gli amatori a dare i loro nomi alle vetture ed agli attacchi da essi ideati, e fu in quell'epoca che il duca di Piennes e di Daumont, celebre per le ricchezze delle sue scuderie ed il numero dei suoi cavalli, diede il proprio nome all'attacco famoso che egli immaginò, cioè due pariglie attaccate a due a due, con due postiglioni montati a sinistra, uno sul cavallo del timone e l'altro sul cavallo di volata, incaricati di mantenere l'andatura delle due pariglie; ed il cocchiere. dall'alto del suo seggio a conservare la direzione generale dell'equipaggio, completato da due valletti in livrea collocati di dietro, pronti a saltare a terra ed a correre ad aprire gli sportelli appena la carrozza si fermasse [2]. E questo attacco ebbe poi fortuna alle corti degl'imperatori e dei re, ed anche fu adottato dai presidenti di Repubblica.

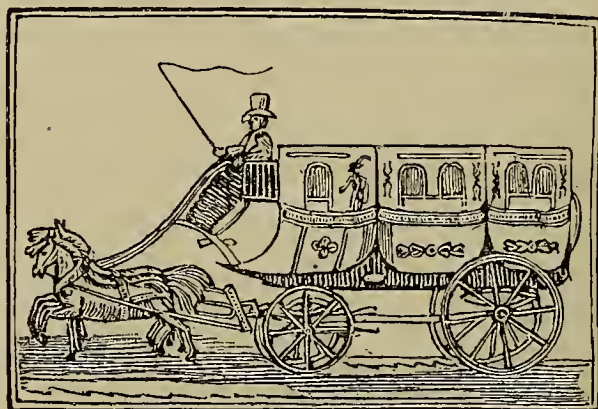
In quegli anni, e precisamente nel 1826, entrarono in uso, dopo lunga attesa, in Parigi gli *omnibus,* che tanto piacquero al pubblico,

L'omnibus-restaurant.

L'omnibus colosso.

(Da vecchie stampe francesi).

e del pari tanto eccitarono lo spirito e la fantasia degli artisti, onde ci rimangono di quel tempo bizzarre forme di disegni intese a dimo-

[1] *Export Carriage Monthly*, vol. 2, n.° 4 del luglio 1900, pag. 110.
[2] Ozanne, *La Locomotion*, citata, pag. 159.

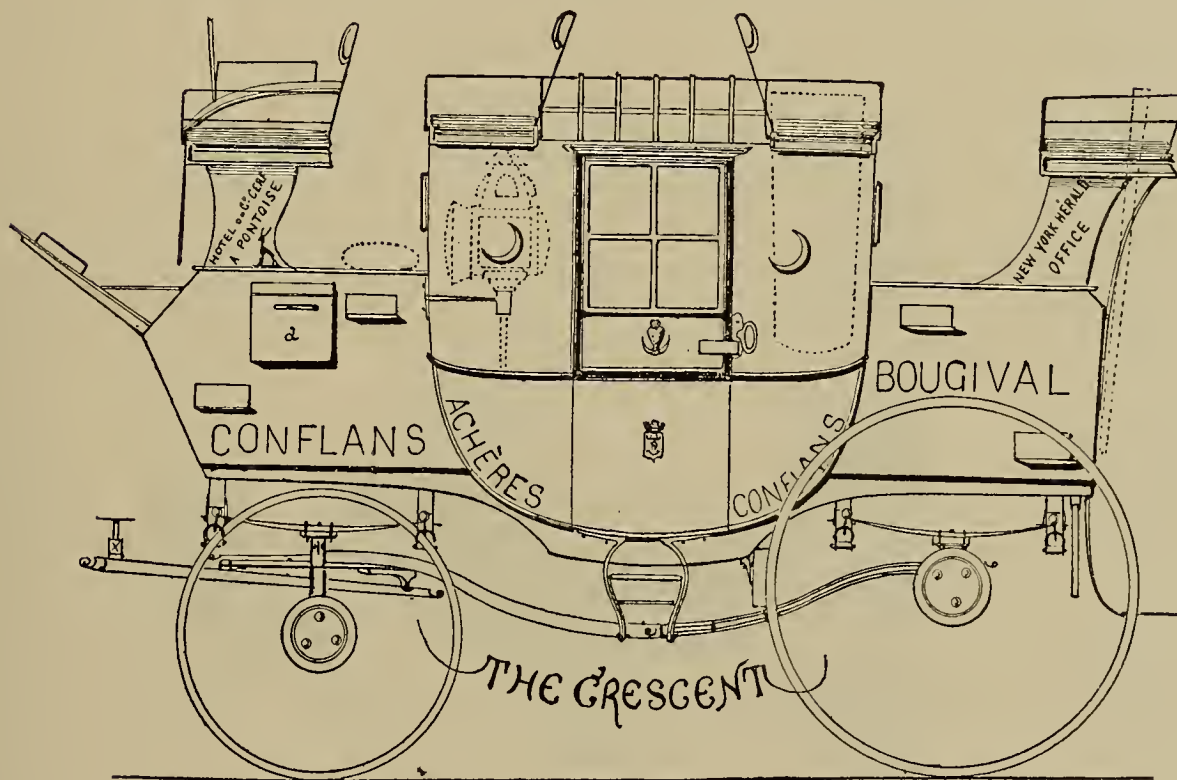
strare quali e quante mai diverse applicazioni avrebbesi potuto fare, ora mostrando ora nascondendo i cavalli, col tanto popolare e largamente usufruito veicolo.

Così affaccendavansi artisti e fabbricatori parigini nel 1829, dando agli *omnibus* aspetti quanto mai pittoreschi e bizzarri, stimolando la curiosità e lo spirito di quel numeroso pubblico che doveva trovare negli *omnibus* il proprio veicolo quotidiano a buon mercato; e le diligenze assumevano anch'esse forme curiose e ricevevano nomi eccezionali e più caratteristicamente significativi, secondo le modificazioni recatevi da questo o quel fabbricante. Un Lange, sellaio e fabbricante di carrozze in via Chantereine, 19, celebre per i suoi ardimenti, aveva costruito, su progetto di un marsigliese, una diligenza ad una sola ruota e non rovesciabile (*inversable*), con *gabinetti particolari!!!* Si componeva cioè di una cassa di berlina posta a ciascuna estremità e di dieci *cabriolets* posti sull'imperiale; il tutto capace di contenere ventotto persone e mosso da una sola ruota grande, posta in mezzo al veicolo, ed a ciascun lato della quale ruota erano i magazzini pei bagagli dei viaggiatori!.. [1]

L'omnibus da quaranta posti.
(Da una vecchia stampa francese).

Era allora che le diligenze assumevano anche la forma dello *stage* e del *mail coach* inglese, come ci attesta un vecchio disegno del 1830, rappresentante la diligenza battezzata *the crescent*, che faceva il servizio fra Conflans e Bougival, ed era stata costruita su disegno di Pollard.

---

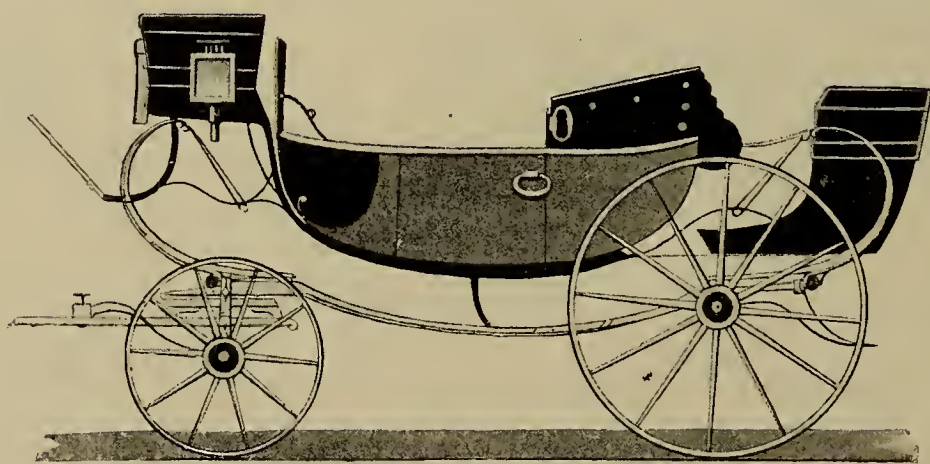
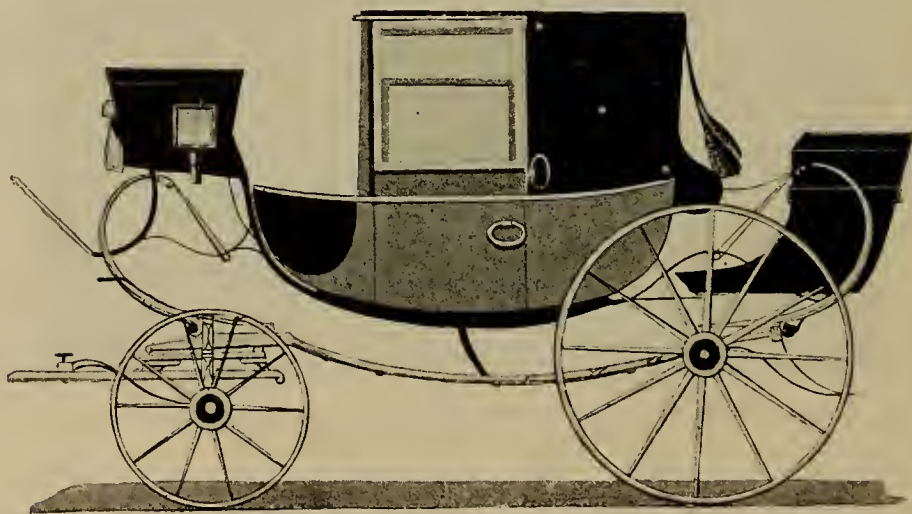
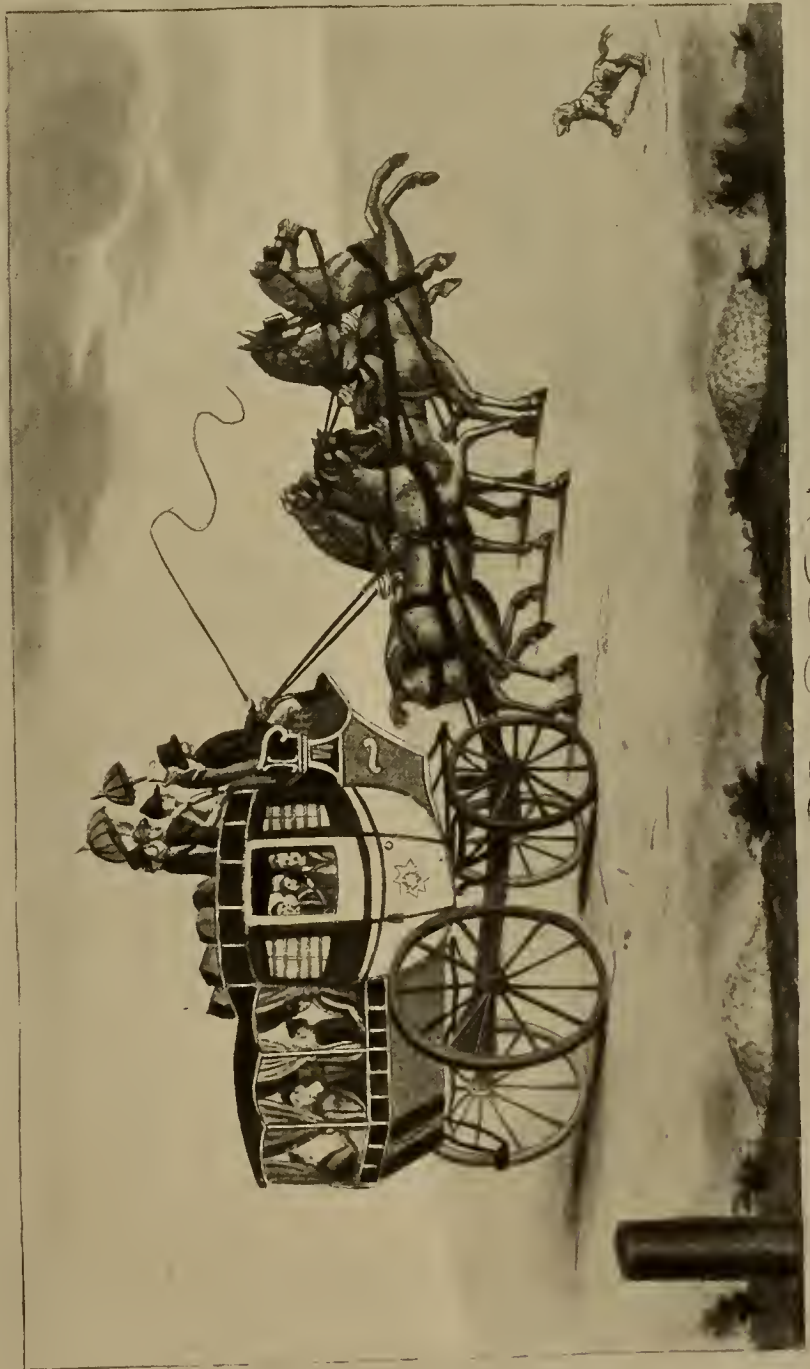
[1] *Paris de 1800 a 1900*, 6e serie, pag. 613; Plon editore.

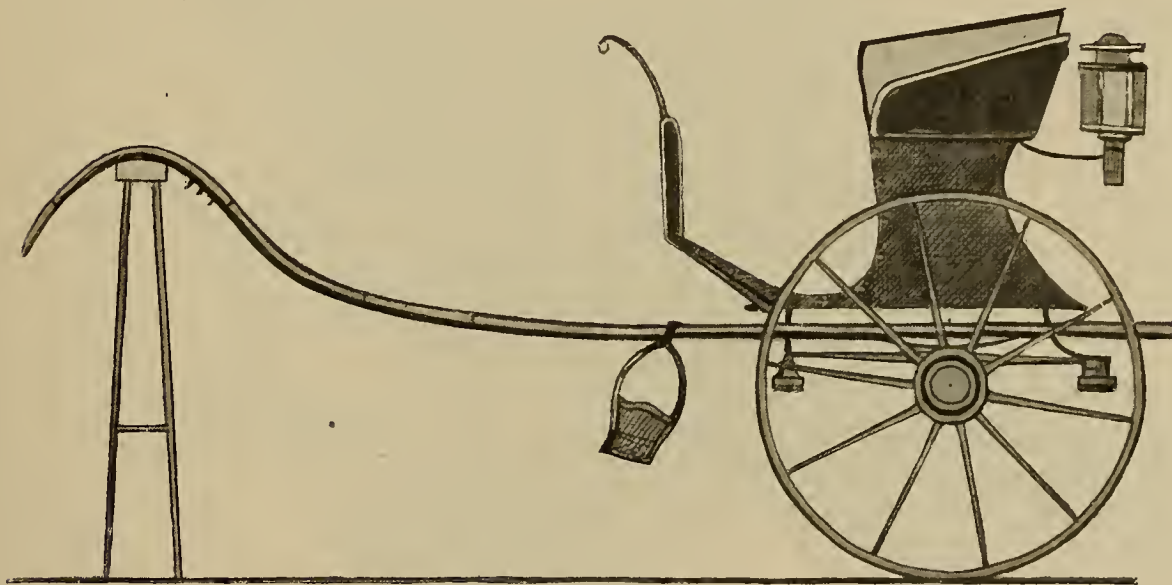
Gli americani, desiderosi sempre di far riprodurre l' antico, ne

vollero recentemente una al vero, dello stesso modello, fatta dal

Sedia da posta del Secolo XIX; alla mostra retrospettiva della Locomozione nell' Esposizione Universale di Parigi, 1900.

tanto rinomato Mühlbacher di Parigi per la elegante e ricchissima società formata dal celebre James Gordon Bennet, proprietario del

New York Herald e da altri ricchi americani e francesi proprietarî di scuderie da corsa. ([1])

Il servizio della posta era stato riordinato in tutti i paesi più civili, secondo le cresciute esigenze del movimento intellettuale ed industriale; le corrispondenze più urgenti erano portate da *corrieri* che viaggiavano in perfezionate *sedie da posta;* e il servizio dei viaggiatori che non potevano aspettare le sempre tardigrade diligenze, era fatto coi *velociferi*, tipi di diligenze più leggere, e come ci attesta una vecchia litografia del 1830 circa, avvicinantisi al tipo dell'*omnibus*.

Da noi, nel Lombardo-Veneto, l'influenza pel tipo, per lo stile della vettura veniva anche, sia pure forzatamente, da Vienna, che era la capitale dell'impero al quale eravamo tenuti soggetti, ed i

([1]) *Carrosserie Française* del 1891, pag. 39.

(Litografia a colori, del tempo; favorita dal Dott. Achille Bertarelli, Milano).

giornali di mode del tempo riproducevano costantemente, disegni di carrozze alla *moda di Vienna*, carrozze che vedevansi frequentemente alla pubblica passeggiata, essendo commissionate in tale forma ai nostri fabbricanti dai numerosi funzionari e dignitari austriaci che

Stanhope — moda viennese del 1830.

stavano nelle nostre città, ed anche dai privati ossequienti al governo. che anche nella moda degli oggetti e del come portavansi i capelli, e la barba, studiava tutte le vie perchè lo stile governativo avesse in tutto e per tutto la prevalenza.

Era sempre l'epoca delle vetture molto alte, moda cominciata sul finire del secolo XVIII, arrivata verso il 1817 ad altezze quasi assurde, persino nei carrettini tirati da cani [1] e conservatasi sino a noi tanto da arrivare ad una specie di *tandem*, battezzato col nome di *suicidio*, a due ruote altissime, e nel quale il palafreniere sta su di un sedile posto quasi ad un metro al disopra del conducente!

Questo è un tipo di carrozza usato in Italia tra il 1826 e il 1830; ed è, come si vede molto alto; ma non si creda che col passare degli anni le carrozze si siano abbassate rapidamente.

Nel museo Civico di Torino esiste, in perfetto stato di conservazione, la carrozza adoperata fino quasi agli ultimi giorni di sua vita

(1) Trupp A. *Storia dell'arte di costruire carrozze;* Emporium, volume VI, n. 35, pag. 390; novembre 1897.

dal conte Camillo Di Cavour, morto il 6 giugno 1861. Ebbene a vederla nessuno direbbe che tale carrozza disti solamente quaranta anni dalle carrozze che vediamo in questa fine di secolo.

Dall'antiquaria signora vedova Arrigoni, qui a Milano, è visibile la carrozza che già appartenne a monsignor Nazari Di Çalabiana, quando era ancora vescovo di Casale, e nella quale è presumibile che quell' illustre prelato di onoranda memoria abbia fatto il suo viaggio da Casale, quando fu promosso arcivescovo, a Milano il 1867. Ebbene, questa carrozza è più vicina di sette anni al 1900 che non la carrozza surriferita del conte di Cavour; ed anch'essa, la carrozza di monsignor di Calabiana, presenta un'altezza di tre gradini notevoli, che oggi non si tollererebbero che nelle carrozze in stile antico, di gala, che non si usano più, dal 1870 in poi, nemmeno in Roma dai cardinali.

Carrozza di mons. Di Calabiana.

Roma sì, anche in questo nostro secolo, fu teatro a mostre solenni di magnifiche carrozze; e la stupenda carrozza per il treno semi-pubblico o nobile del papa, carrozza che oggi rimane rinchiusa nella rimessa del Vaticano, quando apparve sotto il pontificato di Leone XII (della

Carrozza di seguito del corteggio papale.

Veduta davanti.

Veduta di fianco.

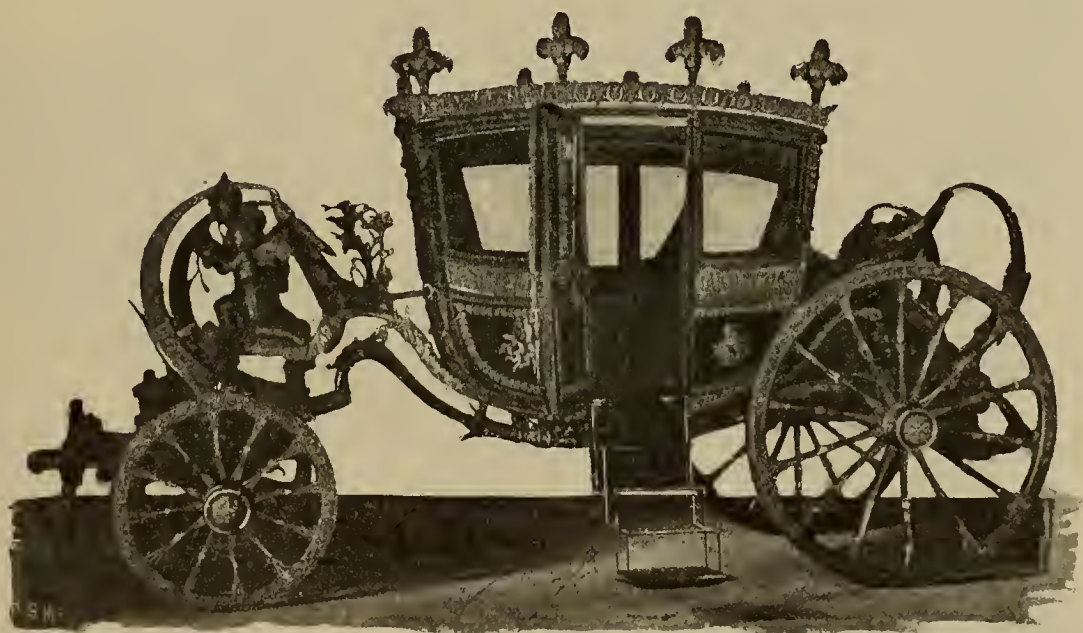
CARROZZA DEL CONTE CAMILLO BENSO DI CAVOUR

(Museo Civico di Torino).

Genga, 1824-1829) fu, a detta del Moroni, giudicata [1] « *la più ricca carrozza sovrana* del tempo ».

Essa costò, compresi i finimenti, ventiseimila scudi romani (pari ad italiane lire 138,320). Il colore del carro e della cassa è rosso,

Il treno nobile del Papa, prima del 1870.

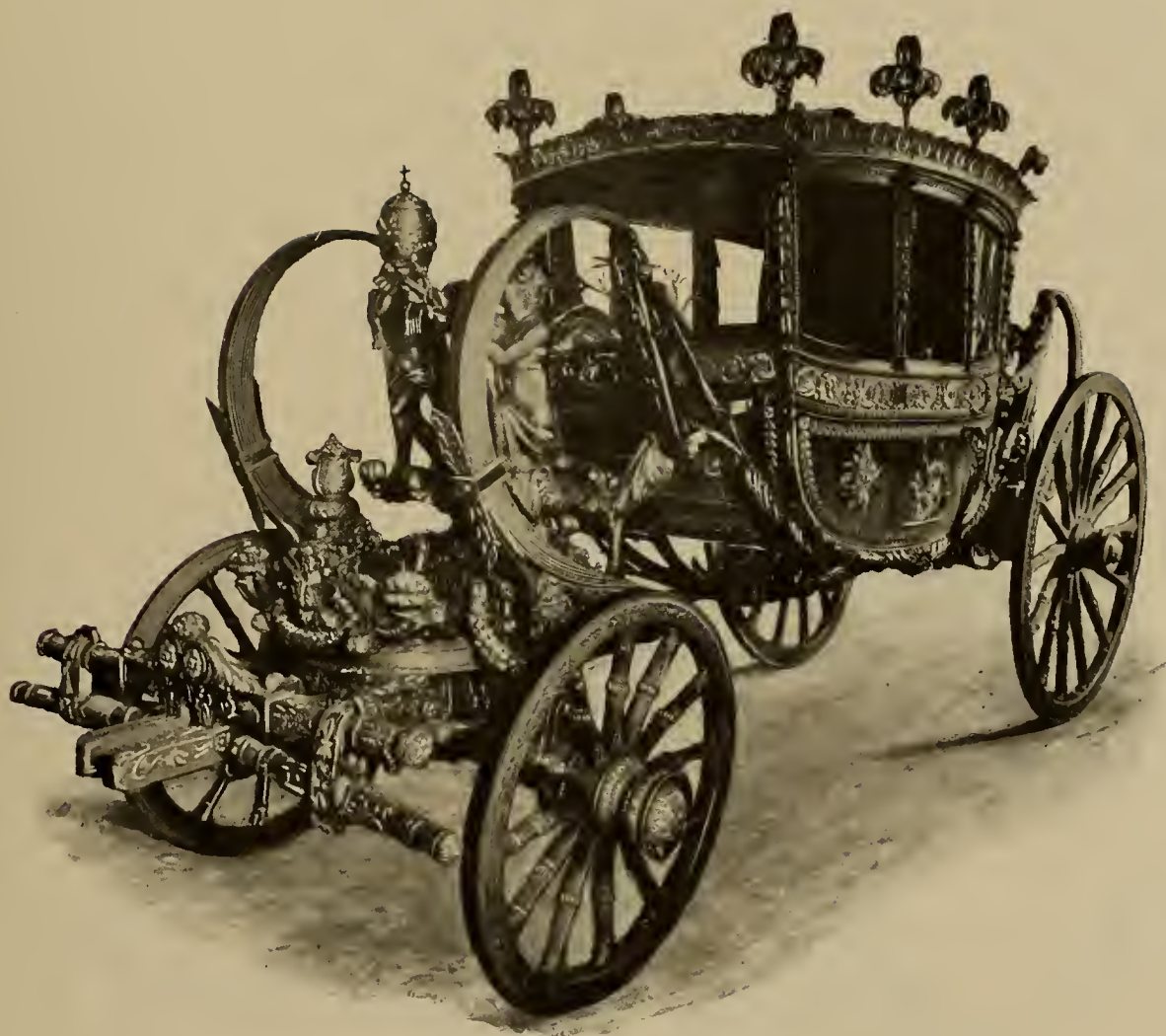
con dorature, intagli, guarnizioni di metallo finamente lavorato e dorato. Il suo interno è foderato ed addobbato di drappi di seta

Carrozza nobile del Papa, vista di fianco.

rossa, di velluto di egual colore, con tappeto corrispondente; e dalla parte di dietro, nell'interno, ha una sola sedia dorata, per il pontefice, ed è fregiata nel cielo dallo Spirito Santo.

---

(1) *Dizionario Ecclesiastico;* Venezia, 1878; vol. 10°, pag. 178.

Questa carrozza, come abbiamo detto, non fu più vista in pubblico a Roma dopo il 20 settembre 1870; rimase poi sempre chiusa nelle rimesse del Vaticano, e, fino a poco tempo addietro, anche coperta. Ora è mostrata scoperta, e ben collocata, ai visitatori del palazzo apostolico.

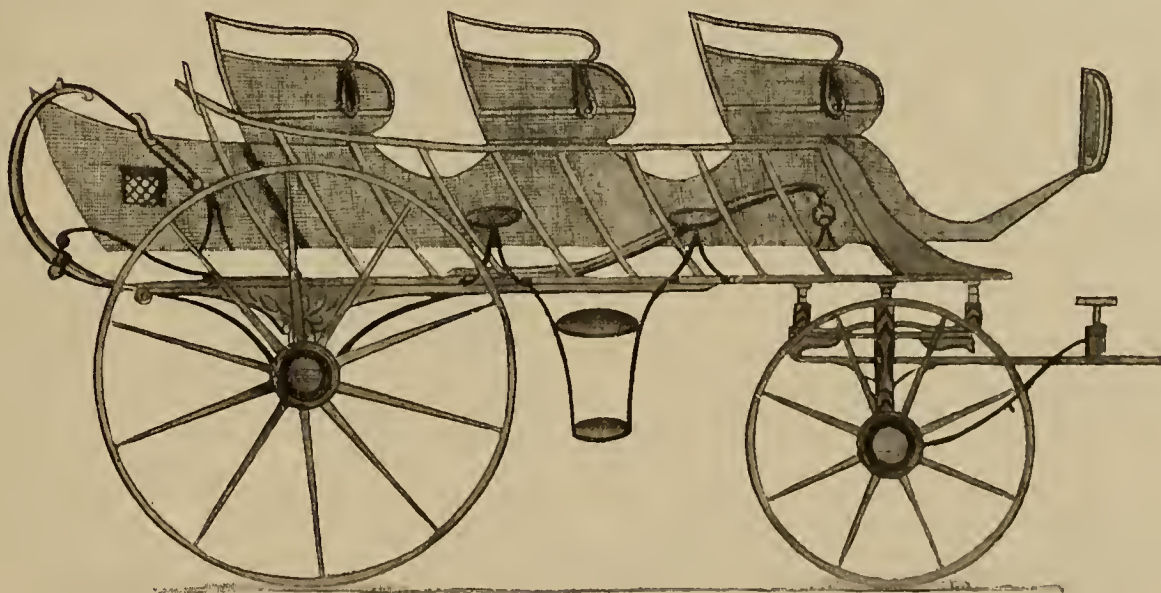
Del 1830, circa, è la carrozza, che i milanesi videro tante volte in pubblico, del duca Antonio Litta, fabbricata in Milano da Giovanni Boschetti, bravissimo fabbricante di carrozze, avo materno del compilatore di questo volume. Questo bellissimo *dorsay* ad otto molle, che per la sua eleganza riproduciamo qui tanto visto di fianco, quanto visto da dietro, ebbe vicende curiose a narrarsi. Declinata la fortuna dei Litta, e morto il duca Antonio nel 1866, la carrozza fu acquistata da uno speculatore, il quale la ebbe per poco danaro, ma riuscì a venderla bene, anzi, benissimo in Persia. La carrozza, dopo un viaggio disastrosissimo, durato un anno e qualche mese, onde andò assorbita quasi tutta la grossa somma che lo speculatore aveva percepita per la vendita, arrivò a Teheran, dove, se non erriamo, deve avere rappresentato il primo tipo di carrozza europea colà pervenuta. È noto che la fortuna degli ultimi Litta era stata potentemente rinvigorita dalle ricchezze dell'ammiraglio Giulio Renato, rimasto lunghi anni al servizio

LA CARROZZA NOBILE DEL PAPA.

(Vista davanti).

della Russia. Ebbene, quando il *dorsay* del duca Litta fu messo in viaggio dallo speculatore che avevalo acquistato, e per avviarsi verso la Persia, fu giunto ai confini russi, la polizia doganale russa si ostinò per molto tempo a non volerlo lasciare entrare, e dovette rimanere qualche mese al confine, esposto alle peggiori ingiurie della pessima stagione. La carrozza arrivò in Persia in condizioni da non dirsi; quegli che doveva esserne l'acquirente definitivo non la voleva più, e colui che aveva calcolato di fare una buona speculazione portandola laggiù, dovette farla verniciare e tappezzare tutta di nuovo, e finì col perdervi il poco che, dopo il disastroso viaggio, eragli rimasto di guadagno.

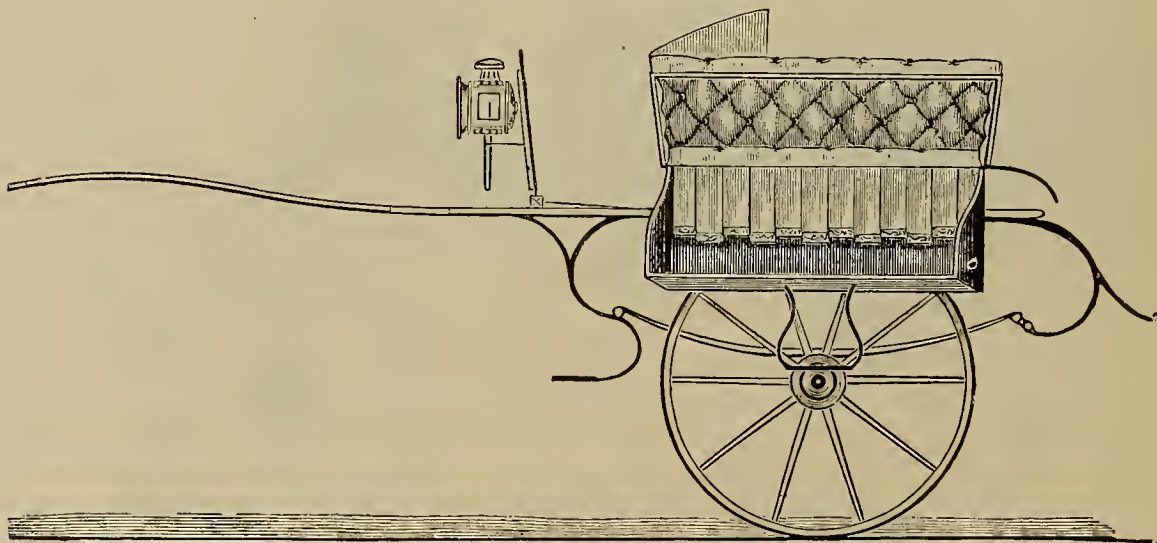
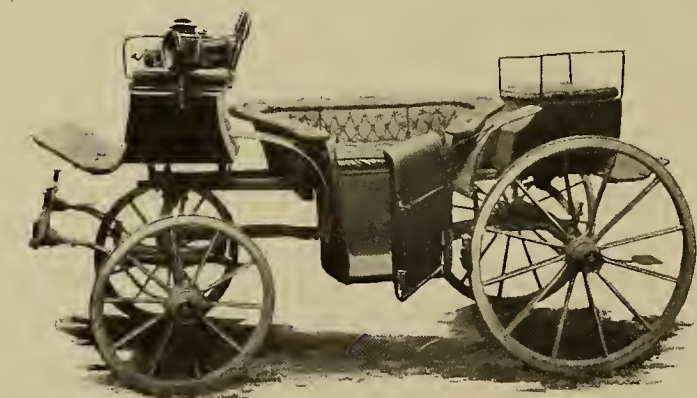
Hanno il loro destino anche le carrozze!

❦

Un veicolo venuto di moda in Francia verso il 1830 fu il *char-a-bancs*, per le partite di caccia, per le passeggiate in campagna, con tre scanni messi uno parallelamente all'altro per i viaggiatori,

ed avente nel di dietro la cassa per i cani; come il tipo che qui riproduciamo da un giornale di mode del tempo.

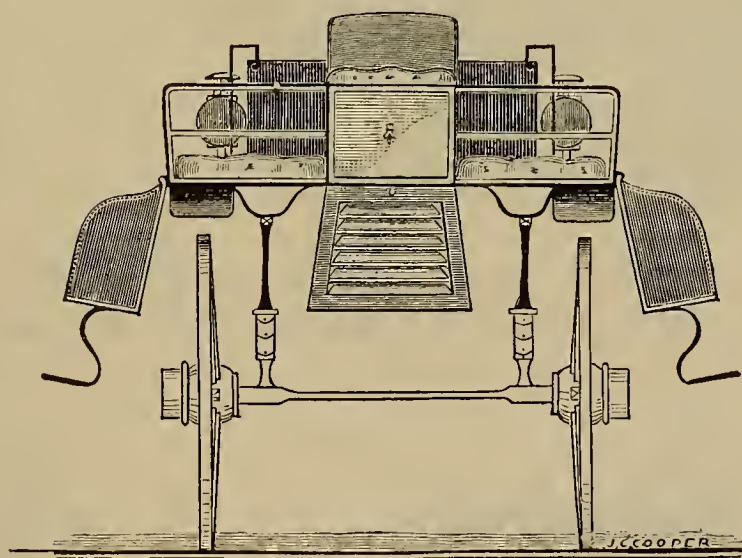
Un grande *char-a-bancs* a quattro sedili, capace di dodici persone, e sormontato da una tenda, fu regalato da Luigi Filippo d'Orleans, divenuto re dei Francesi, all'allora giovinetta ed appena incoronata regina Vittoria d'Inghilterra, e si trova forse ancora attualmente a Windsor.

Il *char-a-bancs*, invenzione originale e curiosa, piacque molto; e numerose carrozze di varie forme e dimensioni furono costruite sullo stesso tipo. Esse servono generalmente per le escursioni di campagna e per le partite di caccia.

Non è frequente in Italia, ma è frequentissimo nella Svizzera il carrozzino col sedile disposto longitudinalmente. Quello che qui riproduciamo esiste al Museo Civico di Torino, e lo abbiamo fatto fotografare a titolo di curiosità e come tipo originale delle applicazioni diverse introdotte dalla moda, dal capriccio individuale nell'industria della carrozzeria. Però è da notarsi (come abbiamo visto in riproduzioni di carrozze dei primi secoli della car-

Carrozzino irlandese da caccia — visto di fianco.

rozzeria) che il sedere in carrozza trasversalmente era di moda nel 1400

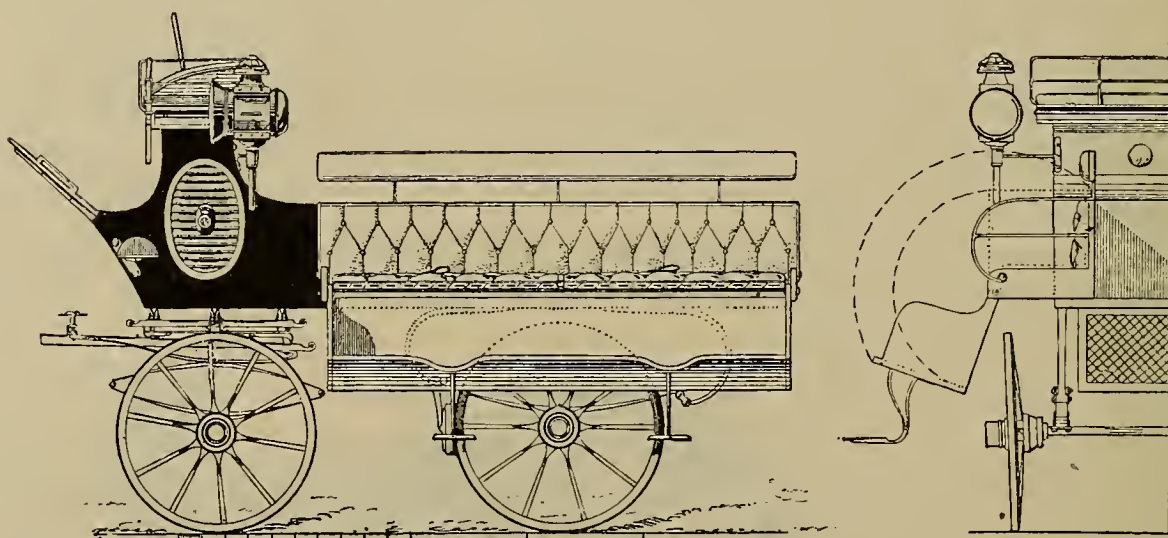
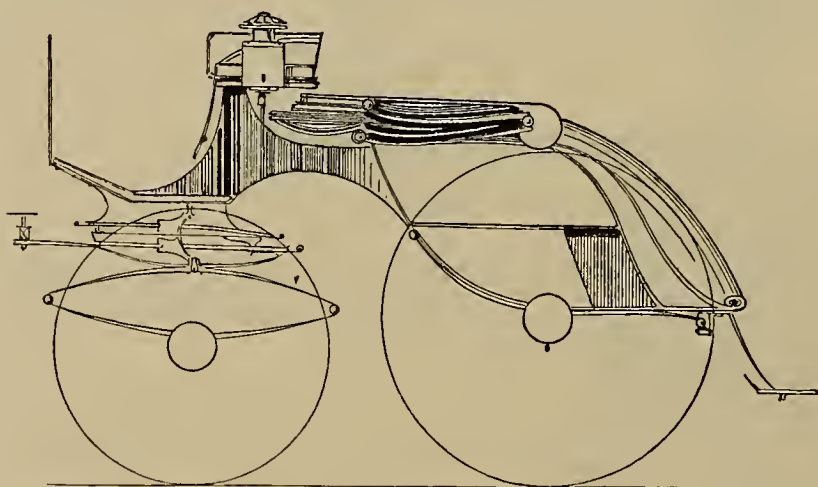
e 1500, e le carrette e carrozze primissime avevano di fronte allo sportello un sedile, e in talune stampe vedonsi anche persone sedute addirittura sul gradino del montatoio.

Il sedere trasversalmente è tuttora in uso anche in Irlanda, e non molti anni sono un giornale inglese di carrozzeria ([1]) pubblicava il riprodotto curioso tipo di carrozzino da caccia fabbricato da una ditta inglese. Qui è da notarsi che gli appoggi posteriori del veicolo e gli scomparti laterali sono mobili, in guisa che il carrozzino può essere adoperato tanto aperto quanto chiuso; ed i sostegni dei poggia-piedi possono essere ripiegati sui sedili, tanto che il veicolo, così ridotto può anche passare per una porta molto stretta.

Carrozzino irlandese da caccia — visto di dietro.

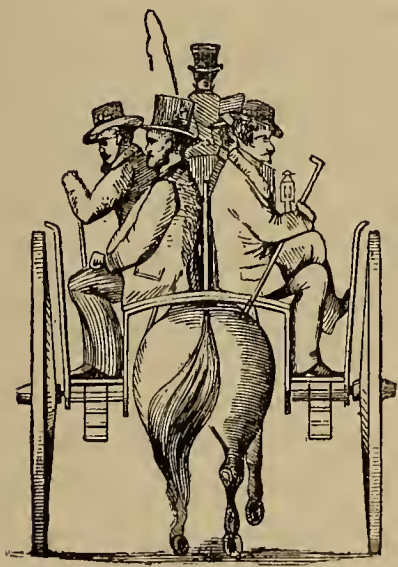
Codesto veicolo irlandese è esclusivamente da *sport*, specialmente per cacciatori; ed ha, sotto, uno scomparto ventilato per cani o per selvaggina.

L'Irlanda è il paese più caratteristico per i veicoli sportivi, ed è irlandese anche quest'altro destinato a servire per partite di caccia e per le corse. Vi è un ripostiglio spazioso ed arieggiato per i cani; frammezzo, e al dissotto del sedile, sul ripostiglio per i cani e fra le panchette interne, vi è molto spazio, per tutta la lunghezza della cassa, dove possono collocarsi comodamente coperte, valigie e sel-

([1]) *The Coach Builders*, del 1888, pag. 124

vaggina. Il sedile molto alto del cocchiere permette di guidare comodamente quattro cavalli; ed anche in questo i montatoi si ripiegano per entrare in rimessa, e, ripiegati, proteggono i sedili [1].

Quest'altro veicolo, invece, ideato da un fabbricante di carrozze di Moravia (Austria) fu concepito specialmente perchè dovesse servire nelle escursioni in montagna, giacchè sedendo posteriormente si è maggiormente preservati dal vento; la schiena del cocchiere, prospettiva generalmente poco seducente, non impedisce di godere la vista del paesaggio che si svolge dinnanzi al viaggiatore; e siffatta disposizione permette di montare la vettura nel modo più accorciato possibile, pur mante-

[1] *La Carrosserie Française*, 1899, p. 1400.

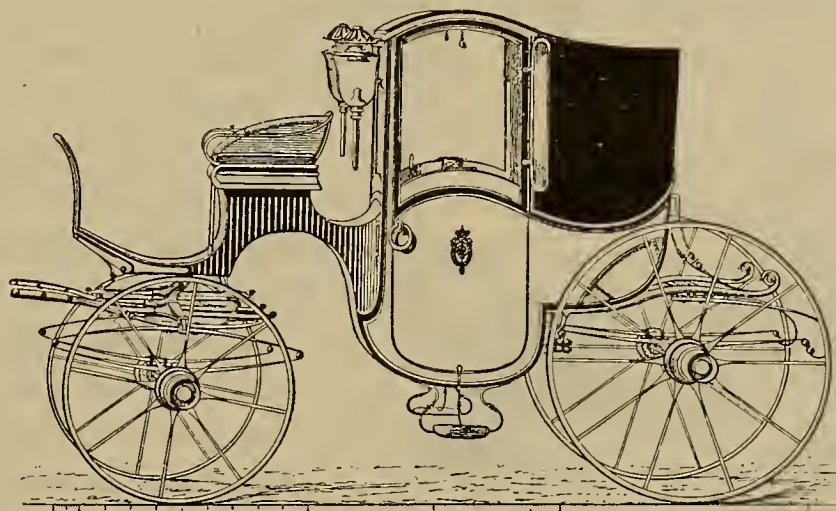
nendo il maggior peso sulle ruote grandi [1]. In fatto, le vetture corte di treno sono le più propizie per le cattive strade e per le curve strette, tanto frequenti nei paesi accidentati di montagna.

E, a proposito di veicoli da *sport* e bizzarri, venti anni sono nello *Scientific American* fu pubblicato un veicolo della cui originalità non occorre una dimostrazione scritta — basta vederlo. « Il mio veicolo — scriveva l'anonimo autore di esso — trasporta quattro persone, e cinque col cocchiere. È solido e di facile trainamento, e per girare gli basta la lunghezza del cavallo. Su codesto veicolo si è assolutamente padroni dell'animale; vi si monta comodamente; non solleva polvere, a meno che il vento non soffi di dietro ed il cavallo non corra tanto veloce da sfuggire alla polvere. La costruzione è di poca spesa; i finimenti pure costano poco, meno la testiera. Il cavallo si trova riparato dal sole, dalla pioggia, dalle mosche; se casca, non fa a chi vi è su maggior danno di quanto ne farebbe se cadesse attaccato ad un carretto o ad una carrozza postale; finalmente, e questo — diceva l'autore — è l'importante, qualunque cavallo può servire purchè abbia buone gambe, una bella coda, e i polmoni robusti. Il nuovo

[1] *La Carrosserie Française*, 1891, pag. 39.

veicolo può essere costruito in modo che i viaggiatori vi stiano seduti comodamente in diverse posizioni, schiena contro schiena, come sull'imperiale di un *omnibus*, o faccia a faccia, due a due. Un grande vantaggio di questo veicolo sta nel fatto che il maggior peso si porta vicino al collare del cavallo; il conducente può farsi sentire dal cavallo facilmente, può toccarlo ed accarezzarlo, se l'animale si mostri malcontento ed inquieto. Se il cavallo facesse il recalcitrante, non potrebbe nè impennarsi, nè sferrare calci pericolosi. Io — conclude l'autore del curioso veicolo — calcolo in 500 dollari (2500 franchi circa) il costo di una vettura ordinaria; in 400 dollari (circa 2000 franchi) il costo di un bel cavallo; circa 100 dollari (500 franchi) il costo di un bel finimento, totale dollari 1000 (circa 5000 franchi). Il mio veicolo non costa che 250 dollari (1250 franchi circa) il cavallo un 150 (circa 750 franchi) — chissà poi perchè così poco un cavallo destinato a portar in groppa tutta quella roba! — il finimento 30 dollari (circa 150 franchi); dunque c'è un'economia di 570 dollari (2885 franchi). » Così dice l'autore; ma non ci risulta che, con tutto questo, il suo veicolo abbia trovato la sperata accoglienza, sebbene in America le cose originali ed ardite trovino sempre facili ed anche munifici ammiratori.

Perchè, bisogna dire il vero, la carrozzeria ha tutti i giorni delle prospettive di novità; ma poi, quando si viene al concreto, tanto i committenti quanto i fabbricanti si trovano d'accordo nel volere ciò che è pratico, comodo e di durata; e, per questo, le novità che sanno di eccentricità, o non entrano, o durano pochissimo; e allora si ritorna, suppergiù, sempre, ai tipi consolidati dall'esperienza, salve le piccole varianti suggerite dalla moda, che si contenta, per lo più, di variare le cose nell'apparenza, e va piano a toccarle nella sostanza.

Inoltre nella moda, come in tutte le cose del mondo, per il maraviglioso e ben calcolato succedersi delle generazioni, accade questo, che ciò che pare vecchio per una generazione, viene messo temporaneamente in disparte, ma poi, dopo quindici, venti, magari cinquanta o cento anni, si vede a tornar fuori, abilmente presentato, e dal pubblico completamente mutato è accolto come una novità. Ma guai a noi, ed al mondo, se tutto dovesse essere sempre assolutamente nuovo!...

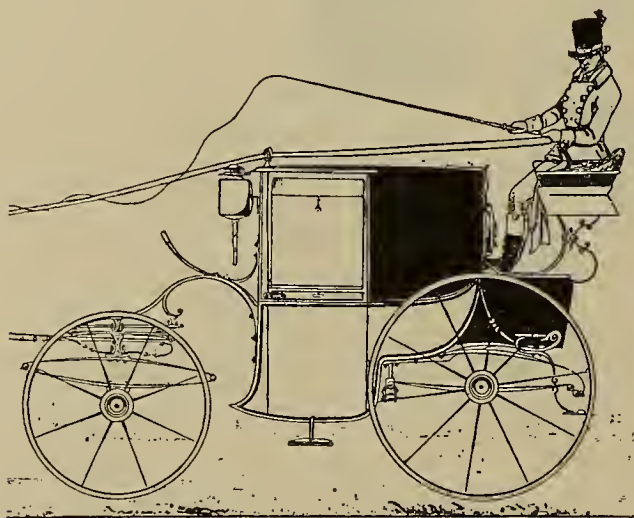
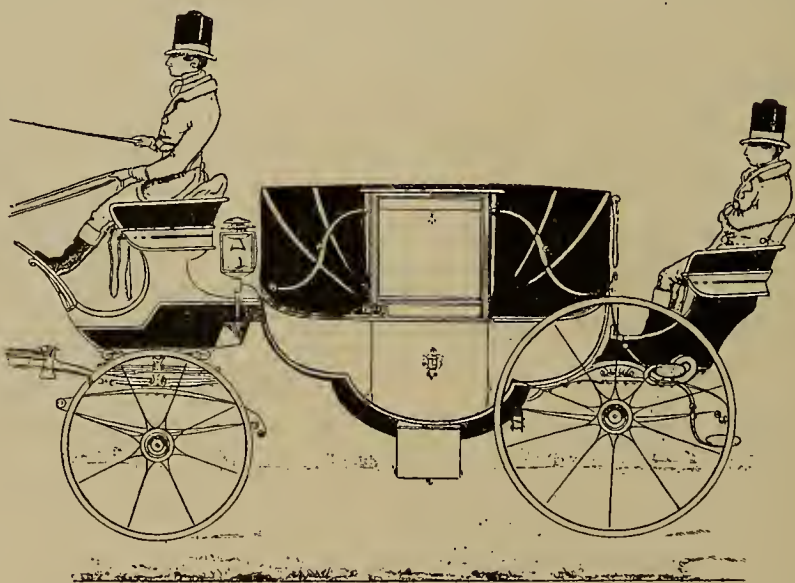
Tant'è vero, che appunto in questi ultimi anni del secolo XIX ha avuto un momento di pubblico favore il *coupé* sullo stile Luigi XV,

Coupé stile Luigi XV. — Disegno favorito dalla *Carrosserie Française*, 1895, pag. 513.

riproducente le linee eleganti che ebbero tanto successo nei *secoli d'oro della carrozza.*

Tale tipo venne effettivamente presentato al pubblico elegante come essenzialmente pratico, facendosene notare il padiglione a doppia curvatura, sobriamente rigonfio nel senso della larghezza; e, in realtà, adottando la elegante modanatura di quello stile, non si è caduti in nessuna esagerazione; sebbene le sagome e le fascie dai vivaci colori richieste dal momentaneo gusto non siano sfuggite alla satira graziosa dei giornali umoristici. Ma, date le mode adottate dalle nostre eleganti signore, maniche a *gigot*, larghi cappelli piumati alla Rembrandt, era naturale che si dovesse pensare a dare al *coupé* una leggera sagoma, che bene incorniciasse i rievocati vecchi costumi della metà del secolo XVII, richiedenti una maggiore ampiezza nelle portiere delle carrozze, che,

Dal *Guerin Meschino* dell'8 aprile 1900.

con lo stile Luigi XV, si sono potute fare alcuni centimetri più alte dell'ordinario.

A parte le questioni momentanee della moda, il *coupé*, che nel secolo scorso abbiamo visto a quattro ruote, come carrozza di gala (pag. 38 e 41), a quattro ruote rimase, largamente adottato, e siccome veniva preferito per i viaggi, ed era internamente costrutto in modo che permetteva al viaggiatore di allungarsi, ebbe anche il nome di *dormeuse*. In quei tempi (1839 circa) le forme erano pesanti, avevano una composizione massiccia. Vennero quindi le forme rotonde, applicate ai calessi, ai *landaus*, alle berline; pur mantenendo ai veicoli una certa ampiezza, accompagnata da un giusto sentimento della composizione. Ma anche allora si videro alcuni tipi di forma quadrata. Viceversa, i *coupé* rotondi, a due archi, con tamburo di dietro, erano anteriori di oltre venti anni; si trovano in alcuni disegni del 1810, nel quale tempo i *coupé* avvicinavansi alla forma dei *dorsays*, tanto che chi volesse fare oggi una di tali carrozze munite di tamburo, per essere bene nello stile dell'epoca dovrebbe tenere conto della differenza fra i *coupé* del 1838 e quelli del 1810. Viceversa le forme

Coupé-dormeuse del 1839.

Landau a forma rotonda — 1838.

dette *carrick* portano regolarmente il tamburo, come videsi costantemente in principio di questo secolo.

Siamo sempre nei primordi dell'industria della carrozzeria; questa si sviluppa risolutamente verso il 1845-1850; vediamo allora bellissimi tipi di vetture *cabriolet* e *mylord*, le cui forme corrispondono a quelle della moda attuale. E le mode di quel tempo sono ancora, si può dire, quelle di oggidì; troviamo le carrozze a due ruote, montate alto, con sei molle, o con le molle a telegrafo (*châssis*); il *tilbury* si trova montato pure a telegrafo; e si hanno anche montature a cinque molle. Si veggono casse sottoposte a fodrine piene, che farebbero buona figura anche oggidì sui nostri passeggi [1].

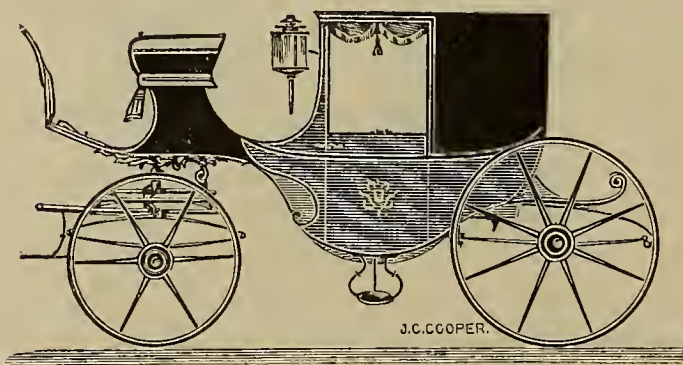
Cabriolet (oggi *duc*) del 1339. (Dal *Coach Builders*).

Una carrozza che ebbe una certa voga prima del 1830, fu la *clarence*, che da taluni vuolsi sia stata adottata prima del *coupé*. Essa ebbe nome dal *duca di Clarence* (che divenne poi re d'Inghilterra sotto il nome di Guglielmo IV il 26 giugno 1830). Già delle casse di piccoli veicoli erano state munite di un cofano anteriore, attaccato molto rudimentalmente, ed il tutto era stato montato su molle a pinzetta, e senza timone. Ma nella *clarence* le fodrine laterali della cassa prolungavansi fino sotto il sedile anteriore, fino al poggia piedi (*coquille*) del cocchiere ed erano tutte del medesimo colore. Nel veicolo ad un cavallo la parte di dietro era dipinta a due colori, mentre la cassa sotto al sedile del cocchiere era nera. Venne poi la *clarence* perfezionata a quattro posti, detta *clarence doppia*, che vuolsi sia stata la progenitrice

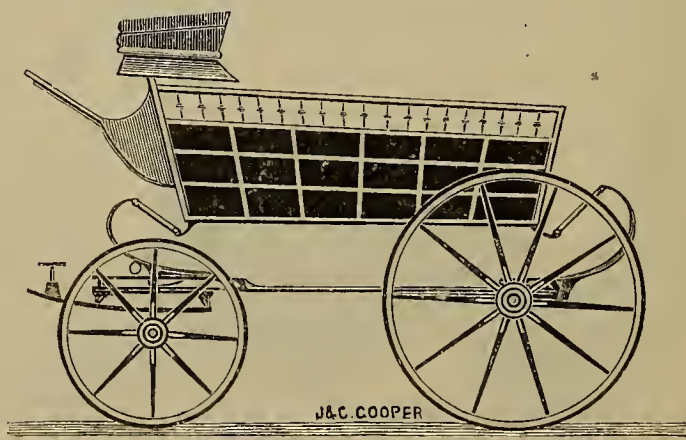
Clarence doppia. (Dal *Coach Builders*).

---

[1] *Guide du Carrossier*, 1891, pag. 143.

del *fiacre* a quattro ruote per due persone sole. Una variante, perfezionata, fu detta *Sovereign Clarence;* ed un'altra fu battezzata *Carriole Clarence.* Ne susseguirono poi molti altri tipi; taluni che si aprivano come piccoli *landaus;* altri che non avevano la cassa davanti ed avevano di dietro un sedile per il servitore; altri con davanti cassetta e gualdrappa per il cocchiere e di dietro le catene per il servitore. I fabbricanti inglesi Lauric e Marrer contribuirono molto a rendere generale l'uso della *Clarence*, e ne costruirono una bellissima per sir Edoardo Lytton Bulwer nella quale un certo numero di piccole pieghe in stile Luigi XIV fatte nella modanatura attorno ai cristalli, producevano bellissimo effetto (1).

La *clarence* di sir E. Lytton Bulwer.

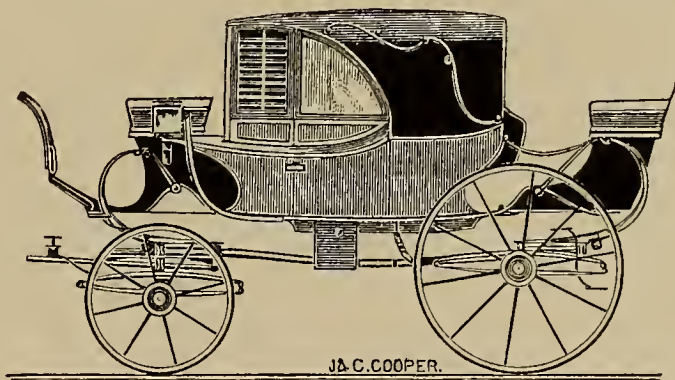
Come carrozza scoperta, una forma originale era quella del *pilentum;* così pure quelle del *duc*, del *vis-à-vis* e del *mylord.*

I *phaetons* avevano anticamente una piccola cassa, per due persone, sospesa molto alto al dissopra del treno. Una lunga freccia in legno univa le ruote anteriori con le posteriori; e di dietro vi era un sedile per il *groom.* L' invenzione del *mail-phaeton* nel quale i sedili davanti e di dietro sono uniti fra loro da una cassa, segnò un notevole progresso; la cassa era più bassa sulla freccia ed il sedile davanti era posto alto da permettere al guidatore di dirigere i proprii

Pilentum. (Dal *Coach Builders*).

(1) *Art des Carrossiers*, 1897-1898, pag. 74, 75.

cavalli. Dato il suo aspetto più solido e la sua più facile trazione, questa vettura è sempre rimasta un eccellente modello.

Il *breack* era una specie di cassa di *mail-phaeton* montata su un treno a freccia, ma senza soffietto. La lunga cassa era munita da due panchette disposte lateralmente, in guisa che, primitivamente, i viaggiatori erano seduti ai lati. Il veicolo conteneva da otto a dieci persone ed era il miglior mezzo per trasportare un certo numero di viaggiatori senza dover fare una cassa smisuratamente lunga.

La *briska*, di origine tedesca, ed entrata in scena verso il 1820, era una carrozza scoperta con soffietti, o mantici, sui sedili principali, e con lunghe cassette anteriori e posteriori per trasportare i bagagli e i domestici. Le fodrine davanti e di dietro avevano una forma di cimasa; il fondo della cassa era piatto, la freccia dritta; e le ruote davanti e di dietro erano fra loro più vicine che non nella *calèche*. Nel 1836 Duke Hopkinson, fabbricante inglese, inventò il *landau-briska*, perfezionando notevolmente i *landau* precedenti (1).

Briska.

Il *dog-cart-phaeton* a quattro ruote, data dal 1840: è una carrozza originale; i viaggiatori vi sono seduti dorso a dorso, in modo che il loro peso è ripartito fra le ruote meglio che nello *stanhope-phaeton*, che l'ha preceduto. Da ciò la larga applicazione del *dog-cart-phaeton*, sempre di moda.

I principi inglesi sempre interessaronsi alla carrozzeria, e si fa risalire al Principe-Consorte la costruzione, fatta da Hooper, della *wagonette*, portante i viaggiatori di dietro seduti lateralmente.

Il *vis-à-vis* gareggiò per molti anni con le *calèches*, ma senza riuscire a rimpiazzarle interamente, dalle quali si distingue per essere col fondo della cassa più vicino al suolo. Una forma quadrata ne fu immaginata da un fabbricante inglese, Booker, per l'esposizione di

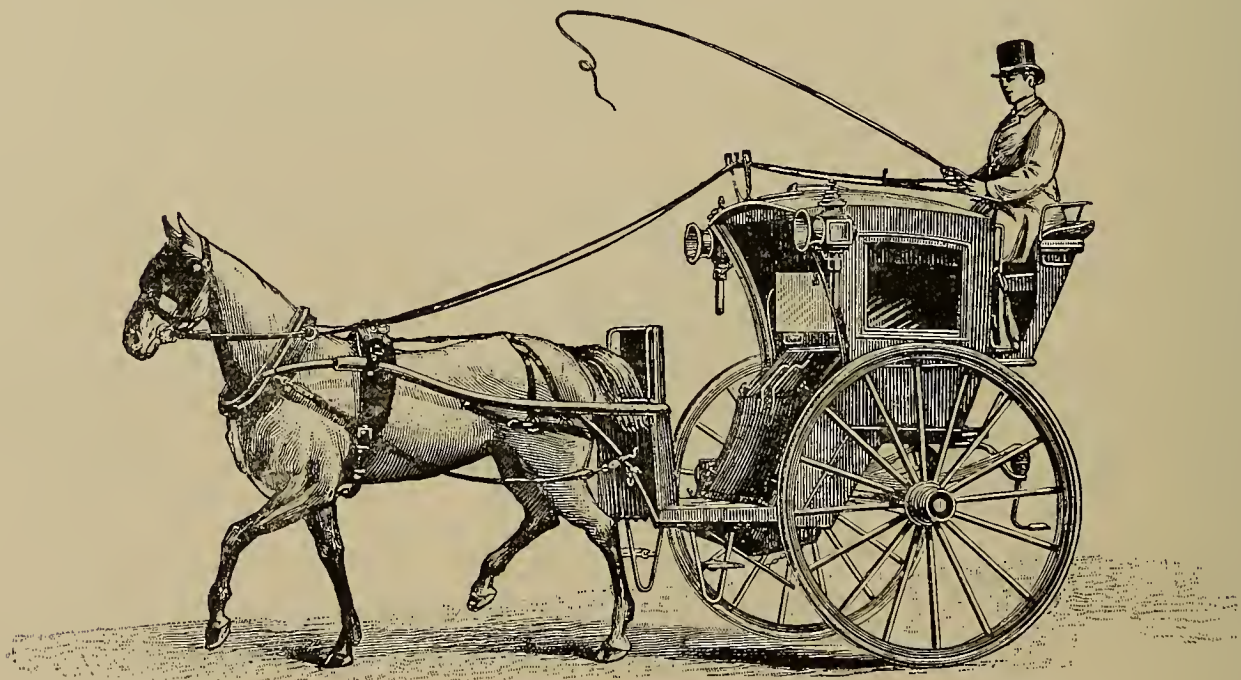
(1) *Art des Carrossiers*, 1897-1898, pag. 52.

Londra del 1851, e per la praticità e leggerezza ottenne gran favore. Le fodrine superiori furono, da prima, coperte da una specie di imitazione di vimini.

Altra invenzione rimarchevole fu quella della carrozza del duca di Wellington; specie di *cabriolet* o *carrick* con un *cab* a due ruote *per una sola persona*, ma questo tipo non trovò favore.

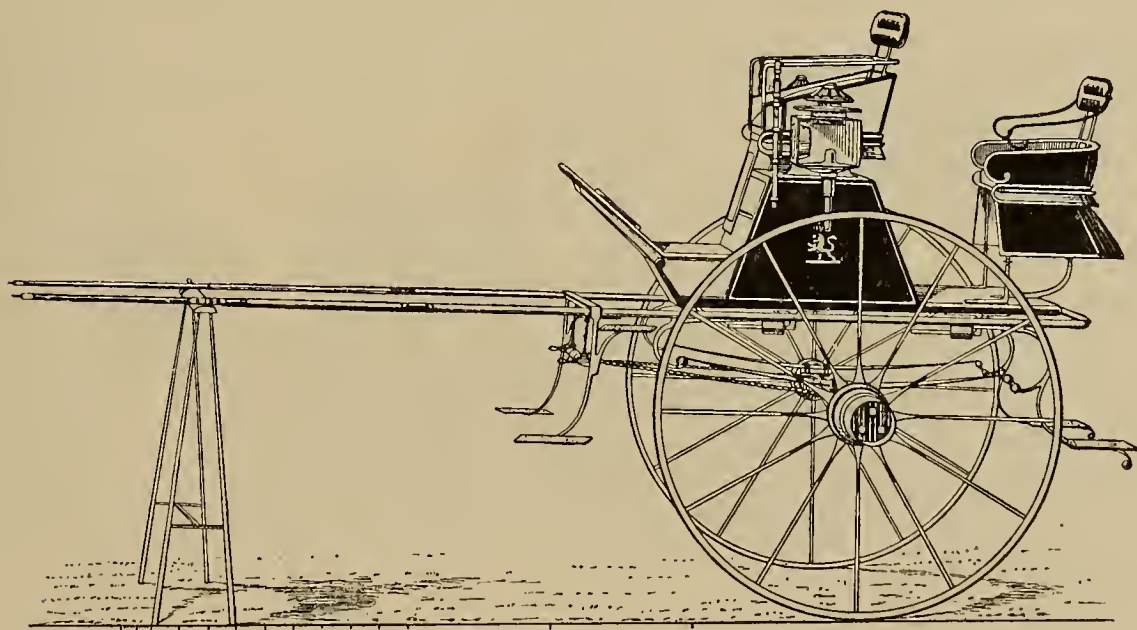
Sono innumerevoli le invenzioni dovute al gusto particolare, ma presto cadute in disuso; ed è da notarsi che i tipi più sollecitamente abbandonati furono quelli che presentavano le minori comodità per salirvi ed entrarvi. Questo spiega come sia rimasto incrollabile attraverso gli anni il *coupé*, veramente popolare, di grande praticità, perchè vi si entra e se ne esce molto facilmente.

Un altro veicolo, che ha acquistato, in Inghilterra particolarmente, una vera popolarità, è stato l'*Hansom-cab*, dal nome del suo inventore l'architetto *Hansom*.

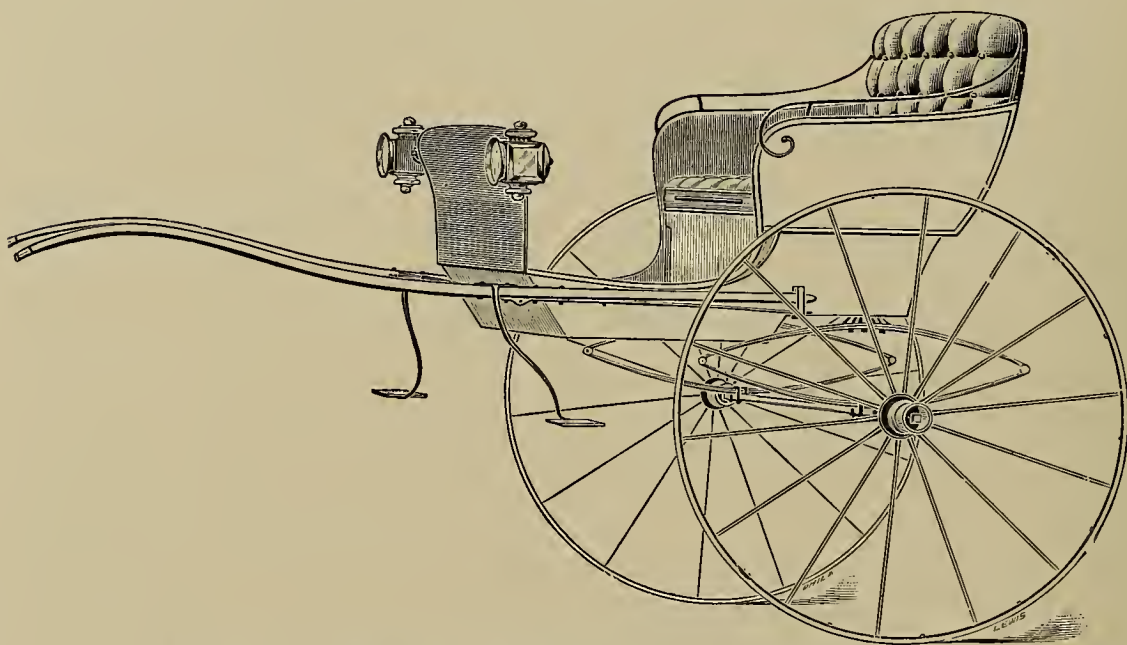
Ha oramai settanta anni questa vettura a due grandi ruote,

Hansom-cab, (disegno fornito dalla Ditta Talbot di Milano, fabbricante di gomme per ruote).

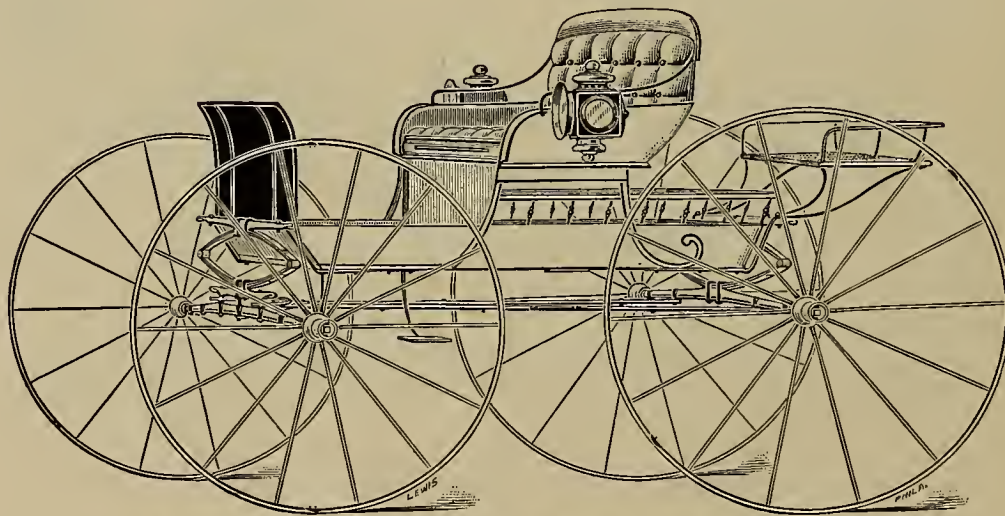
portante una cassa interamente coperta, che si può chiudere davanti con una porta a due battenti e con cristalli intelaiati, ripiegati in alto nell'interno. Il cocchiere è collocato di dietro, al dissopra della cassa, in modo speciale per potere ben dirigere il cavallo. Il viag-

giatore ha il vantaggio di vedere liberamente davanti a sè. Questo veicolo è eminentemente pratico; vi si colloca davanti e sopra tanto bagaglio quanto appena si riesce da noi a collocare in un *brougham*, e per l'altezza delle sue ruote permette di spingere il cavallo ad un trotto molto allungato, e nelle voltate, negli scartamenti, nei giramenti si presta con un straordinaria facilità. Gl'inglesi si compiaciono nel chiamarlo « la gondola di Londra »; il godimento che si prova a viaggiarvi dentro è indicibile; ed è notevole che, fuori di Londra e dell'Inghilterra, il *cab* sia rimasto quasi inapplicato. Ciò deve dipendere certamente dal non essere dappertutto le strade così bene condizionate per il rapido scorrimento di un veicolo tanto leggero; dal mancare l'addestramento dei cocchieri, che debbono essere sicuri d'occhio, pronti di mano e contemporaneamente tranquilli e sereni; poi, in fine, la difficoltà di avere dei cavalli tanto alti, buoni trottatori, resistenti; giacchè si vedono sotto agli *hansom-cabs* da piazza a Londra tali animali che da noi sarebbero ammirati nelle scuderie di ricchi privati.

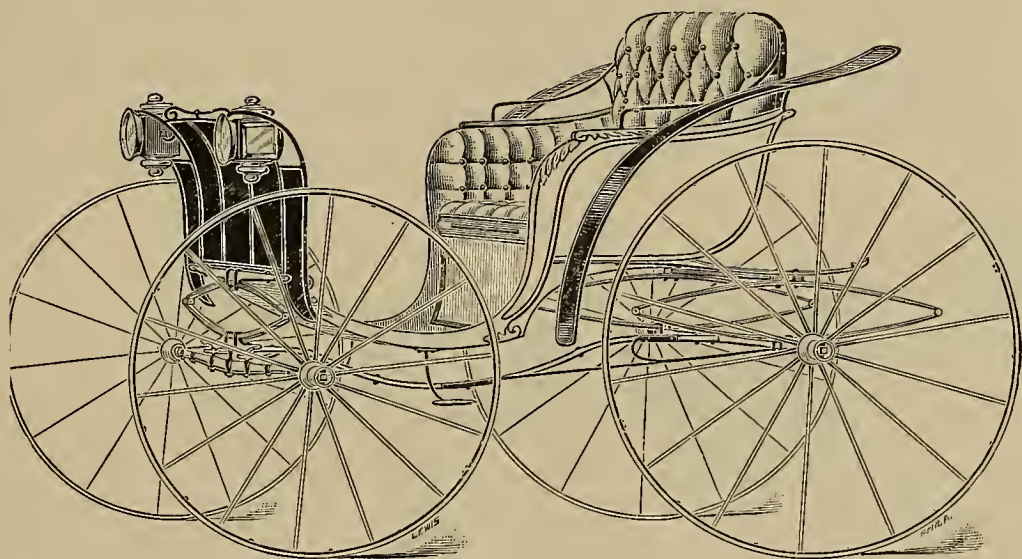
Alla struttura caratteristica dell'*Hansom-cab* si è andata inspirando la costruzione dei *tandems*. È anche questo un veicolo di ori-

Tandem. — (Disegno tolto dalla *Carrosserie Française*, 1895, p. 512).

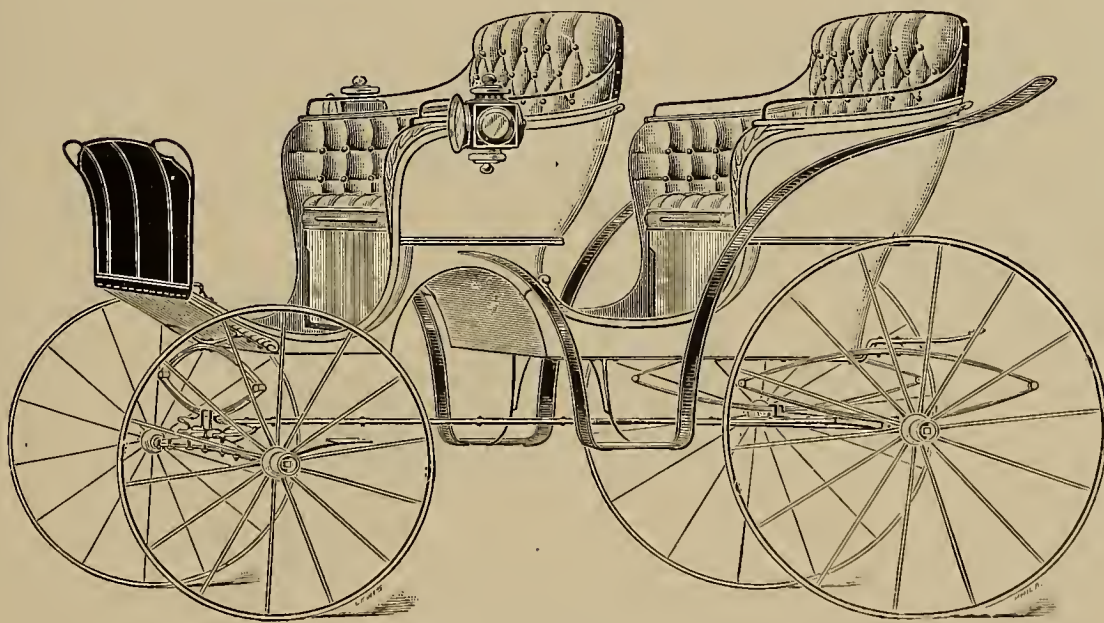
gine inglese, adottato dai cacciatori a cavallo che sogliono recarsi ai *meets* in vettura, attaccando il cavallo da caccia, bell'e sellato, davanti a quello da tiro; da ciò la parola *tandem*, che vuol dire l'uno davanti all'altro.

Le stanghe di un vero *tandem* devono essere dritte, come al disegno su riportato, e non arcuate; perchè gli attiragli del cavallo davanti vengono attaccati, mediante moschettoni, agli anelli posti

Morning-Cart. (Disegno della casa King's Spring e C. di Buffalo (Nord America) rappresentata in Milano dalla ditta Francesco Belloni).

all'estremità delle stanghe, e la trazione si deve fare su di queste; cosicchè la forma meglio appropriata è la dritta.

« *Country* » Wagon (da campagna) disegno della casa King' Spring e C. di Buffalo (Nord America).

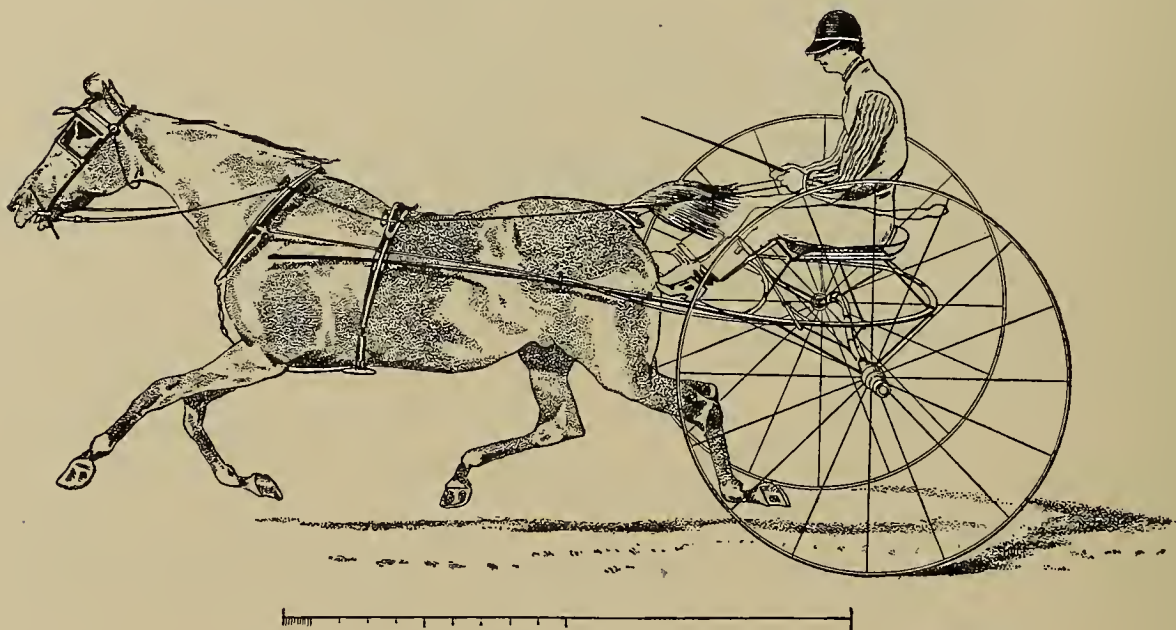
In veicoli di questo genere sono caratteristiche le ruote alte, ma per vedere delle ruote alte, bisogna fermare la propria attenzione

sui veicoli americani di uso ordinario, tipi correnti, di una leggerezza non comune, e facili a far girare assai più di quanto possa sembrare

Duchess. — (Disegno della casa King's Spring e C. di Buffalo (Nord America).

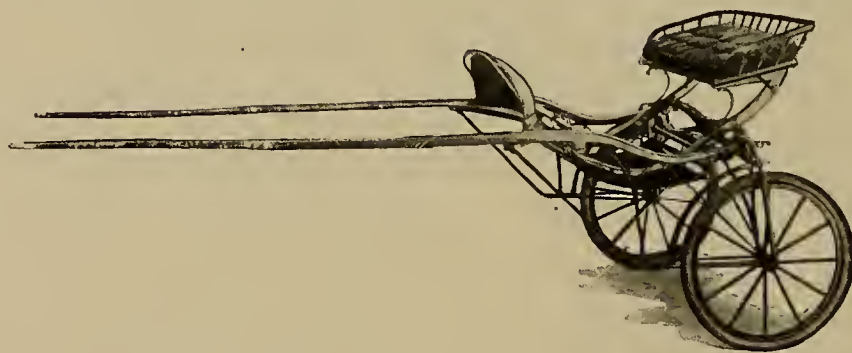
se si consideri in taluni di essi l'altezza ed anche la vicinanza grande fra le ruote anteriori e le posteriori.

« *The Iroquois* » Familly Surrey. (Disegno della casa King's Spring e C. di Buffalo (Nord America).

In America ne circolano di tutti i tipi, e si vedono guidati, molto frequentemente, da signore, e tirati da due cavalli.

Un veicolo essenzialmente nord-americano è il *sulky*, veicolo da corsa che è venuto in Europa dall'America del Nord seco portando il proprio nome.

Soltanto gli americani potevano dare a questo, come agli altri loro veicoli, le due grandi qualità fondamentali, indispensabili, la so-

Sulky. — (Disegno della *Carrosserie Française*).

lidità e la leggerezza, grazie al legno d'*hickory* (albero americano del genere *Carya*) che non ha eguale in Europa.

I primi *sulky* avevano le ruote altissime per diminuire la resistenza nella trazione; ma per aumentarne la leggerezza si cercò di

Sulky moderno, da fotografia favorita dal signor Luigi Lanza, Milano.

farle in filo di acciaio come per le biciclette, ma si cadde nell'inconveniente di vederle sfasciarsi nelle voltate in pista.

Oggi le ruote sono state ridotte di diametro, sono rivestite di pneumatici, e tutto il *sulky* è talmente trasformato, che è cessata ogni convenienza di far venire in Europa il *sulky* dall'America. Al legno si è sostituito l'acciaio; tutti i pezzi si fanno di tubi di acciaio, come le biciclette, ed il *sulky* riesce più solido ed ancora più leggero, e più facile a ripararsi, potendosi cambiare con la massima facilità i pezzi rotti o piegati.

❦

Vetture ad alte ruote, influenza del tipo americano, si vedono anche nella Russia Meridionale; ma dei veicoli russi è veramente il caso di parlare a parte, un poco in dettaglio, per la loro sostanziale differenza da quelli degli altri paesi civili, ed anche perchè, in generale, quando si parla della Russia dai non-russi, sembra che si consideri quell'immenso paese come una terra fantastica, degna dei racconti fenomenali delle *Mille ed Una Notte.*

Questa misteriosità apparente della Russia era dovuta, fino a poco tempo fa, al limitato sviluppo dei suoi mezzi di comunicazione; all'incomensurabile durata delle traversate, per portarsi da un'estremità all'altra del grande Impero; la cui nobiltà, fino a pochi anni addietro, aveva l'abitudine di provvedersi all'estero di vetture; mentre in Russia non eranvi che pochissime fabbriche, le principali fra esse a Pietroburgo e a Mosca soltanto, cioè nella capitale politica e nella capitale religiosa della Russia.

I Russi non vollero lasciar continuare un simile stato di cose, e opponendosi all'introduzione di carrozze fabbricate all'estero, favorivano in ogni miglior modo lo sviluppo dell'industria carrozziera nel loro paese, e in diverse parti dell'immenso Impero si videro sorgere molte altre fabbriche, tanto che oggi tale industria vi è largamente estesa; tanto da emanciparsi per i veicoli di tipo corrente, dalla necessità di ricorrere all'industria straniera.

L'*Art des Carrossiers* ebbe tempo addietro dal Felser di Samara e dall'Arbatski di Mosca descrizioni, disegni e fotografie interessanti delle carrozze e degli attacchi in uso in Russia.

Cavalli attaccati in *troïka*.

Il disegno qui accanto ci mostra tre cavalli, attaccati in *troïkas*, con l'arco ornamentale che passa al dissopra del cavallo di mezzo.

Le slitte tengono necessariamente un posto assai importante nei mezzi di locomozione dell'impero russo, a cagione della durata dell'inverno e della sua estrema rigidità. Le slitte si possono considerare coi *troïkas* le vere vetture nazionali.

La *troïka* russa veduta di fianco.

Il nome di *troïka* non vuole significare che questo — attacco a tre cavalli. Abbiamo anche noi in alcune parti d'Italia, e segnatamente nella provincia di Roma, gli attacchi a tre, salvo che sono molto rari nelle carrozze, ma comuni per certi carretti suburbani da trasporto, i quali creano non pochi inconvenienti nella circolazione della capitale del Regno.

Le slitte russe sono molto leggere, ma nello stesso tempo debbono essere solidamente costruite, perchè frequentemente percorrono

lunghe distanze con una velocità che può arrivare ai 25 chilometri l' ora.

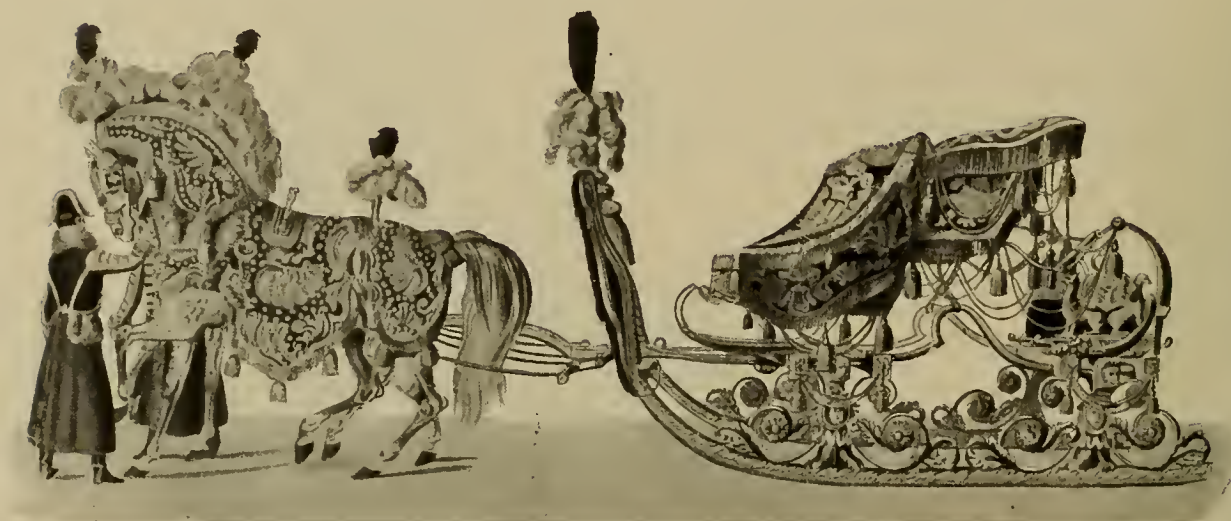
La cassa ed il telaio di queste slitte sono ordinariamente distinti con colori chiari. Ma talora ve ne sono che hanno solamente verniciato il legno. Sono adornate di reti di colore, o in oro, o in argento; e dappertutto, dove siavi appena un poco di posto, si fanno

Slitta russa con attacco in *troïka.*

volontieri pitture artistiche. Le fodrine superiori sono ricoperte di tappeto a tinte chiare ; e tutto l'insieme esprime un innegabile buon gusto.

Se poi si desidera che l'equipaggio abbia un aspetto di lusso, allora vi si fa mettere del velluto color chiaro, riccamente ricamato in oro ed argento; e si adoperano le più ricche pelliccie per completare la guarnizione dell'interno.

Non si creda che le slitte siano di lusso, e fatte con ricerca di eleganza solamente in Russia. Dovunque la slitta è stata portata ha assunto forme lussuose. In Vienna, ove non si adopera che eccezionalmente e per sfarzo nei periodi estremamente rigidi dell' inverno, sono le slitte veramente superbe; ed ecco in prova una slitta della corte imperiale austriaca, visibile nelle rimesse della Hofburg. Ed è

celebre nella storia lo straordinario sfoggio di slitte avutosi a Vienna nell'inverno del 1814-1815, quando la capitale austriaca fu convegno,

Da una stampa austriaca a colori, presso la ditta Francesco Belloni, Milano.

per il memorando lungo congresso, ai potentati e ai dignitari di quasi tutta l'Europa.

Anche in Germania, in Francia si vedevano e si vedono, non come veicoli d'uso, ma come veicoli di capriccio, ed anche da noi, delle slitte; e chiunque sia stato all'ultima esposizione universale di Parigi, avrà visto nella mostra retrospettiva della locomozione delle bellissime slitte del secolo scorso e del presente, dalle quali a noi è piaciuto riprodurre qui quella elegantissima della imperatrice Giuseppina, posseduta ora ed esposta dal rinomato fabbricatore di carrozze, Mülbacher.

E la slitta la ricordano ancora molti che viaggiavano fra l'Italia e la Svizzera, prima che, il 1882, fosse aperto il valico ferroviario del Gottardo: e la si vede tuttora, nella stagione delle nevi, sulle grandi strade alpine dalla Valtellina allo Stelvio ed allo Spulga; da Domodossola al Sempione, dove fra tre o quattro anni correrà la vaporiera.

Tutta la Russia — dove pure il sistema ferroviario ha preso una poderosa estensione — è attraversata da slitte, d'ogni forma; e da vetture speciali che qui sommariamente accenneremo.

Le slitte, come abbiamo detto, sono generalmente attaccate a tre cavalli, in *troïka;* ma ve ne sono molte di padronali a due cavalli soltanto, sempre però adattabili al tiro a tre, che è il più comune in Russia.

Vi sono le slitte da città (i *fiacres* di Pietroburgo) a quattro posti, nelle quali il cocchiere guida stando in piedi. La vista di fronte di queste slitte — delle quali diamo qui sotto accurati disegni schematici — indica in quale modo si attaccano i tre cavalli di fronte *(in troïka)*. Due parafango, uno da ciascun lato della cassa, in avanti, montati su di un *chassis* in ferro, sono articolati su di una spranga verticale, che permette di ripiegarli contro la cassa per non ingombrare troppo la rimessa. Questi parafango nella loro parte inferiore hanno una specie di ala di cuoio, di forma triangolare, la cui punta, in basso, si attacca mediante correggia ai ferramenti del treno. Gli attiragli dei due cavalli laterali, che sono i due cavalli galoppatori, mentre quello in mezzo, più alto, deve trottare, partono per ciascun lato dal medesimo punto del treno; e il loro distacco, al basso dei parafango verticali, è mantenuto mediante dei passanti in ferro, o dadi, nei quali si infilano. I timoni sono fissati ai ferramenti del treno mediante cinghie di cuoio.

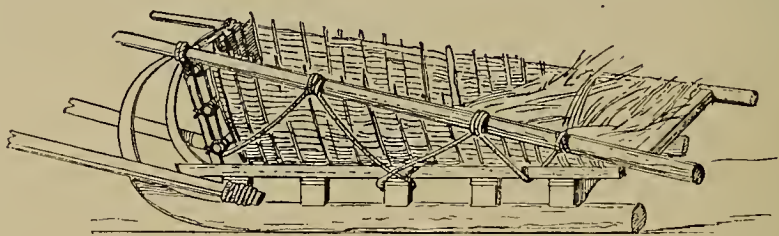
La slitta da città. [1]

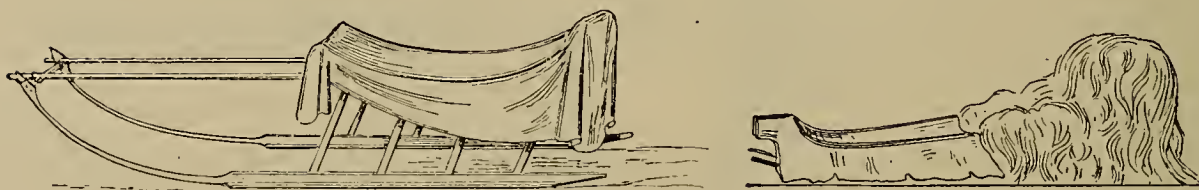
[1] Questi e gli altri disegni di veicoli russi sono tolti dalla *Carrosserie Française.*

I Finni, nelle regioni che si estendono verso il Baltico, ado-

Slitta dei Finni.

perano slitte molto più semplici, come si vede dai disegni lineari qui sopra, e non munite di parafango.

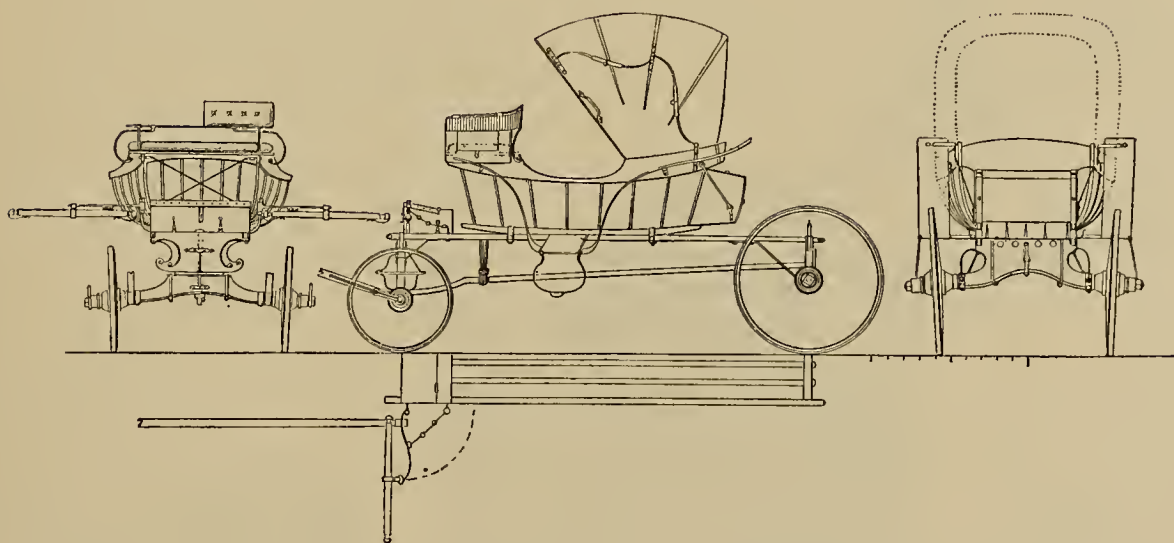
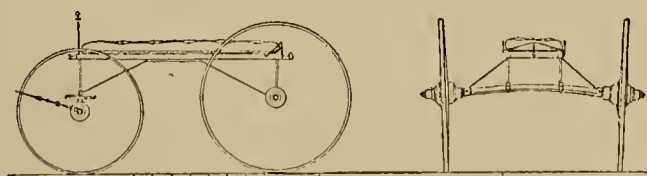
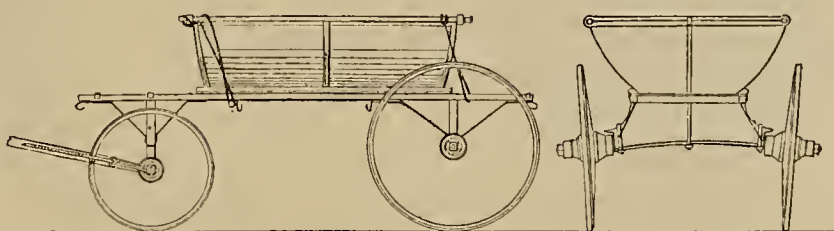
La *Drowni* è la slitta da contadino formata da grosse tavole tenute fra loro insieme con corde, il tutto disposto in guisa da accogliere,

Slitta da contadino (*Drowni*).

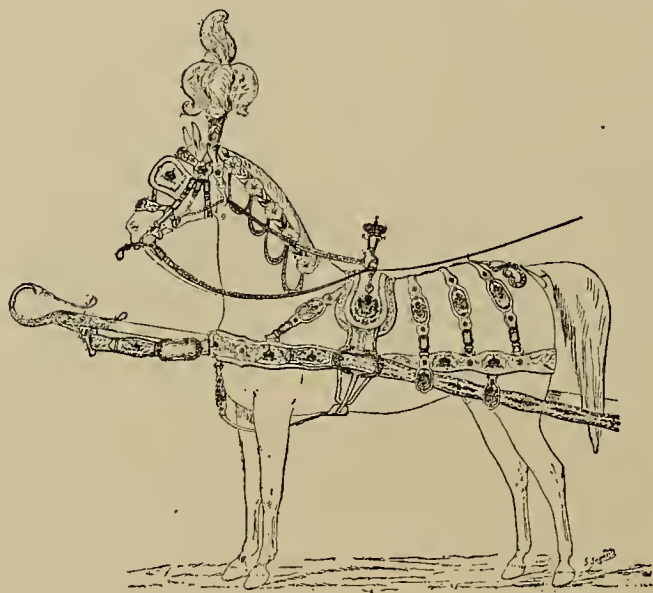
come cassa, un cesto di vimini affatto primitivo. La slitta dei *samo-*

Slitte dei Samojedi e dei Lapponi.

jedi e la slitta dei *lapponi*, si attaccano, come è noto, alle renne; mentre in Siberia la slitta si attacca a quattro o più cani in fila, e tale attacco è detto all'indiana, e con termine russo, attacco di *scïika*.

Tutte queste slitte poi, da quella di città, in uso a Pietroburgo, a Mosca,. etc., a quelle che attraversano le fredde, gelate regioni del baltico, procedono, per trainamento, con una velocità quasi sconosciuta per i nostri veicoli ordinari a ruote.

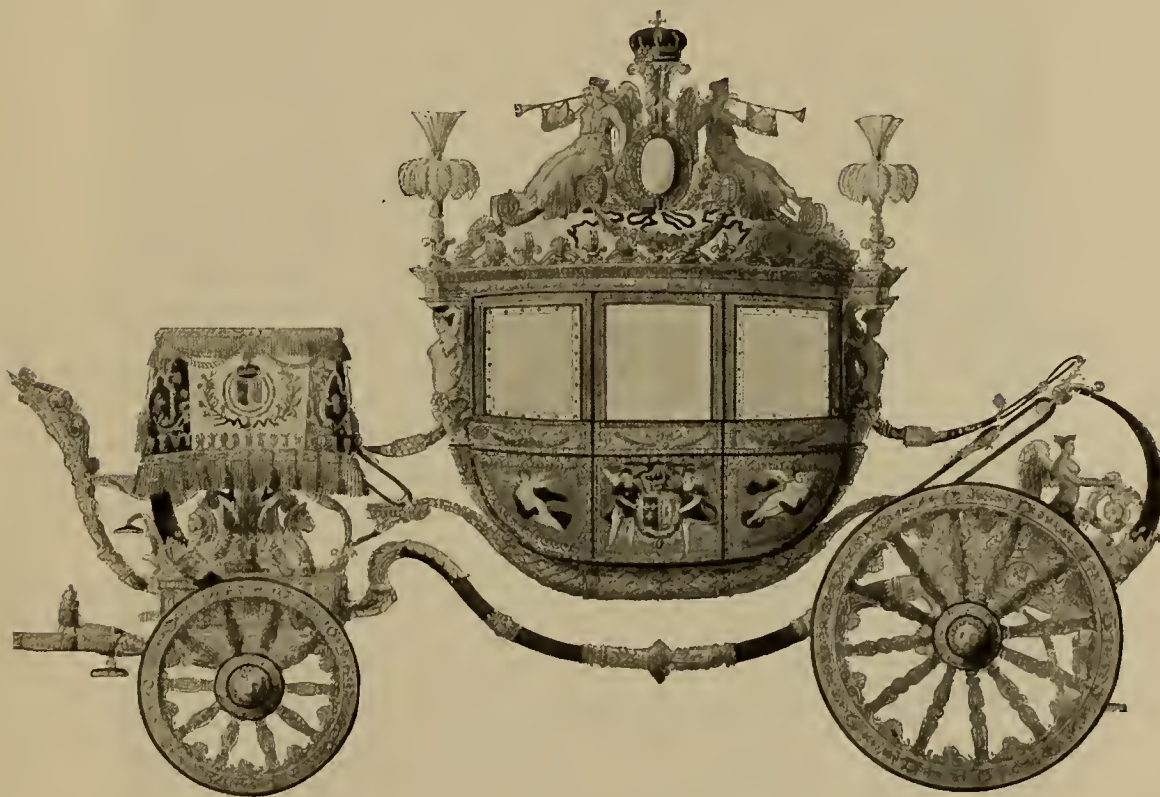
Di vetture a ruote vi è la *tarantas* di Kazan, che è una vettura da viaggio con mantice, la quale si attacca a due, ma più co-

munemente a tre cavalli, in *troïka*. La *Droschky Linèiki* è una vettura, molto frequente in Russia; le sue ruote sono ora munite di pneumatici; ha forme eleganti; e recentemente, per la grande generalizzazione del suo uso, l'autorità municipale di Pietroburgo ha dato ordine che tutte le vetture di questo tipo debbano essere munite di mantice o soffietto, evidentemente per difendere i viaggiatori dagl' infangamenti inverosimili, giacchè in Russia le vetture a ruote cominciano a funzionare quando comincia il disgelo, e allora non è il fango quello che manca!

Abbiamo detto che la Russia, oramai, ha un' industria carrozziera propria, ed è ostile all'introduzione di carrozze dall'estero. In fatto abbiamo narrato quanti mesi e mesi dovette rimanere sulla frontiera russa il famoso *dorsay* del duca Litta in viaggio per la Persia.

Con tutto questo non si creda che l'alta società russa abbia rinunziato a fornirsi fuori dall'impero di quanto le sembri più confacente al lusso e alla eleganza; e l'esempio lo ha sempre dato in questo la corte imperiale. Nel 1896, per l'incoronazione dello czar attuale, corte e governo russi ordinarono a Parigi dei veri capi d'opera di buon gusto; ed a Parigi furono fatti appunto anche i finimenti delle carrozze di gala della corte imperiale, in stile Luigi XIV, marocchino rosso con rilievi in bronzo dorato, e con pennacchi di candidissime piume di struzzo sulle superbe testiere.

Innegabilmente, in Europa, il grande lusso delle carrozze, anche per le Corti, ha subìto una notevole evoluzione.

Di questo secolo, in Francia, si ricorda ancora come un grande avvenimento, l' ingresso ufficiale e solenne in Parigi di Carlo X per l'incoronazione (*sacre*) il 6 giugno 1825.

Questa vettura di gran gala ebbe in Francia un momento di vera celebrità. Gli ornamenti e le dorature su tutti i riquadri, sull'imperiale, sul carro erano di una ricchezza inaudita. Nemmeno le maniglie per i quattro lacchè, poste sul treno posteriore, mancavano di ornamenti in seta ed oro. Tutto quanto doveva essere in pelle, era stato fatto in marocchino rosso. Otto cavalli superbamente bardati e ricoperti di palatine in velluto ricamate di seta cremisi e d'oro, erano guidati da un postiglione e da otto palafrenieri a piedi, in

gran livrea (1). Percier, architetto, e Rougier, statuario e scultore, che entrambi avevano costruito questa carrozza magica, percepirono 64,261 franchi.... ma, cinque anni dopo, venne la rivoluzione di luglio, che condusse al più modesto regime di Luigi Filippo, il quale, alla sua volta, diede il passo alla seconda Repubblica, e le carrozze pompose perdettero di attualità.... ma non tardarono a riprendere il

Carrozza per l'incoronazione di Carlo X - 1825. — Da una stampa a colori esistente presso la Ditta F.co Belloni, Milano.

loro sopravvento con l'arrivo del Terzo Napoleone al soglio imperiale. Notevole però che Luigi Napoleone, fin che fu presidente della repubblica, non si fece mai vedere altrimenti che in *phaeton;* ma quando il suffragio universale lo ebbe trasformato da presidente elettivo in presidente a vita, cominciò ad uscire in attacco alla *daumont*, che divenne tipico per la nuova corte imperiale.

Ma le *ristorazioni* non sono soltanto per le istituzioni, bensì più propriamente per le cose; e Napoleone III, per la cerimonia del pro-

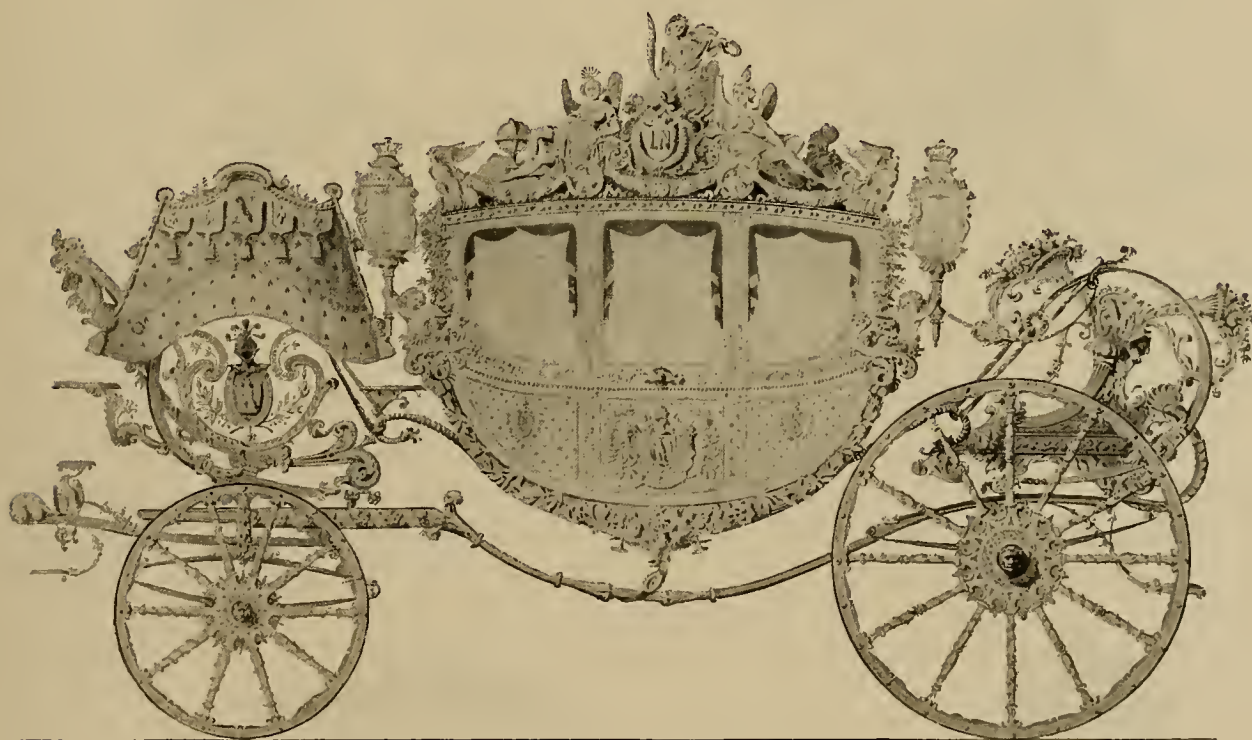
(1) OZANNE, citato; *La Locomotion*, etc. p. 160.

prio matrimonio, pensò a far rimettere in ordine una superba carrozza che, trent'anni prima, aveva emozionato Parigi — la carrozza che aveva servito per il battesimo del duca di Bordeaux (30 settembre 1820).

Carrozza fatta per il battesimo del duca di Bordeaux (1820) ridotta per il battesimo del Principe Imperiale (1856) (Museo del Trianon, Versailles).

Codesta magnifica vettura, allora espressamente costruita, completamente dorata, era sormontata da una corona, deposta sopra un cuscino. Le educande dell'istituto della Legion d'Onore a San Dio-

nigi ne avevano ricamato in seta ed oro a diversi colori le guarnizioni dell'interno.

Questa carrozza fu trasformata per quel tanto che occorreva a togliervi gli stemmi, gli emblemi, i colori reali dei Borboni, ed a sostituirvi l'aquila, i colori, le cifre della rinnovata casa imperiale dei Bonaparte. La storia ci narra che in questa occasione furono tirate fuori tutte le carrozze che avevano servito alla incoronazione

Altra carrozza di gala del tempo di Napoleone III; disegno di Guillon, esistente presso la ditta Francesco Belloni, Milano.

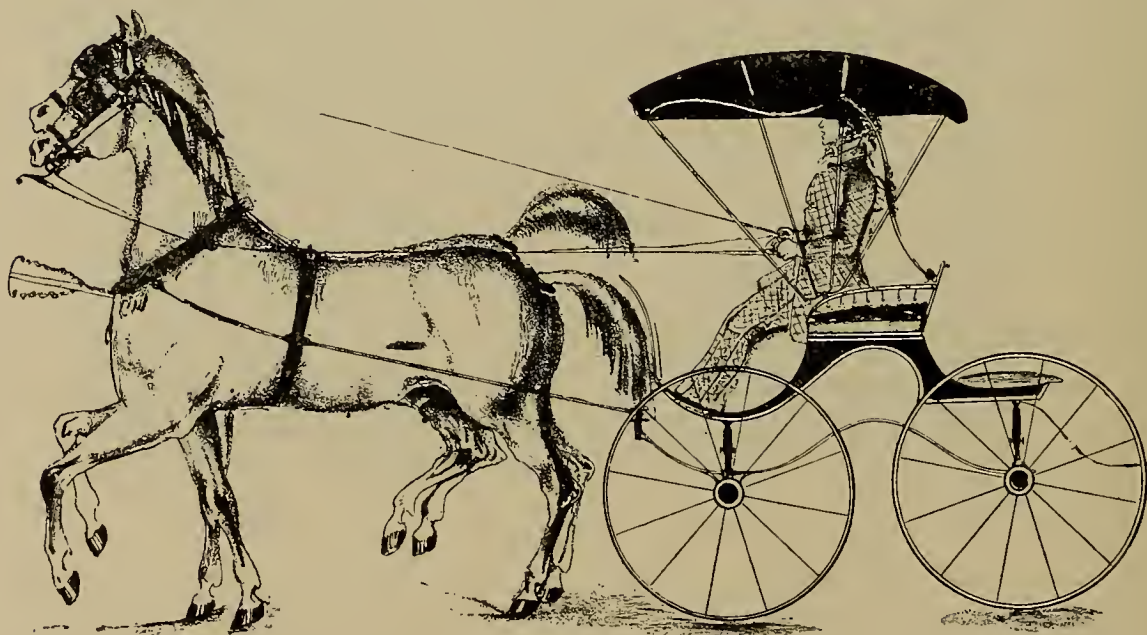
precedente, e le armi reali dipinte sugli sportelli nel 1825, e quelle state ricamate sulle gualdrappe, furono rimpiazzate con armi imperiali, seta ed oro in rilievo sopra velluto di varie gradazioni.

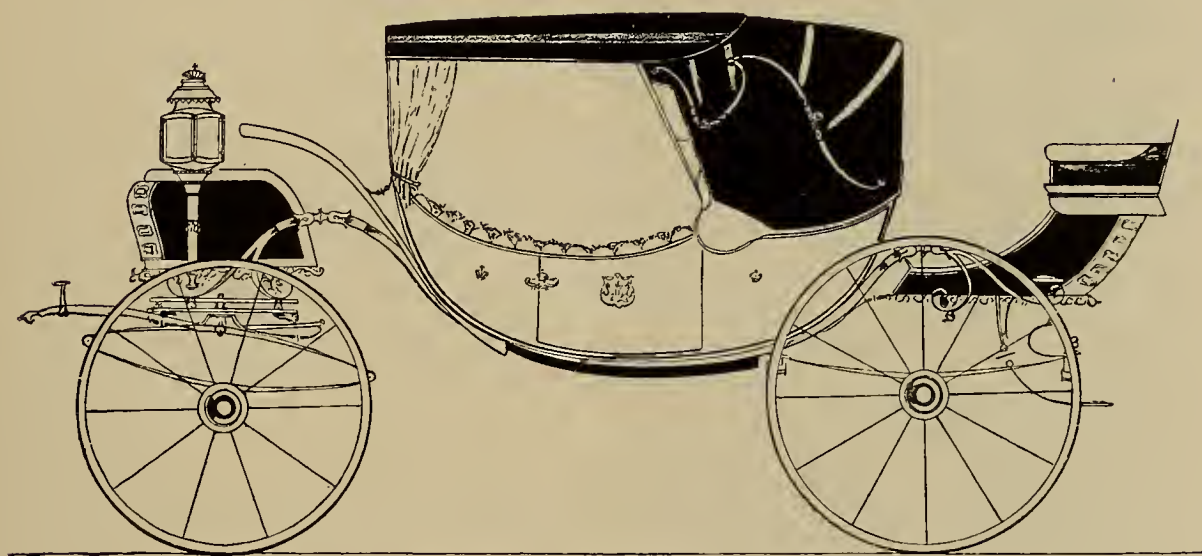
L'esempio dato da Napoleone III fu seguito e presto oltrepassato, e diede alla carrozzeria uno slancio impreveduto.

La grande Esposizione Universale di Parigi del 1855, fatta nella piena espansione del nuovo impero, contribuì a questo slancio; e si videro esposti tipi di vetture interessanti ed anche bizzarri, portati sul grande mercato parigino anche dall'estero.

In questo *cabriolet-cart*, fra le curiosità di quel tempo nel quale la moda fu quanto mai capricciosa e fantastica, vediamo la *frusta-*

Cabriolet-Cart esposto a Parigi il 1855 da una casa di Birmingham.

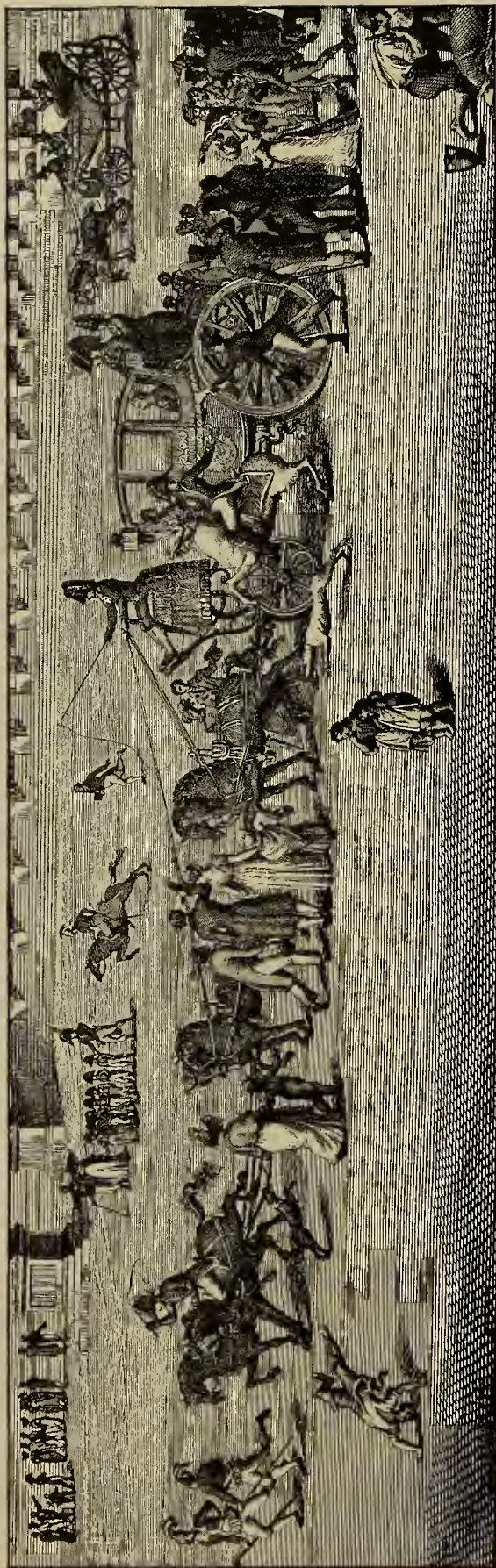
ombrellino; ed ebbe anche un grande successo di curiosità un tipo

di carrozzino detto *hirondelle*, mandato dal Canadà a suscitare l'am-

mirazione delle signore, aspiranti, col maneggio delle redini all'emancipazione del loro sesso.

Fu pure molto ammirata per la sua marcata semplicità la carrozza da passeggio, disegnata anche questa da Guillon, per Guglielmo III, re d'Olanda.

❦

In Italia il lusso delle vetture erasi mantenuto, come abbiamo detto, attorno alle Corti, che raccoglievano ed inspiravano a Napoli, a Torino, a Firenze, a Modena, a Parma, a Roma il lusso ed il gusto della nobiltà e della ricca borghesia.

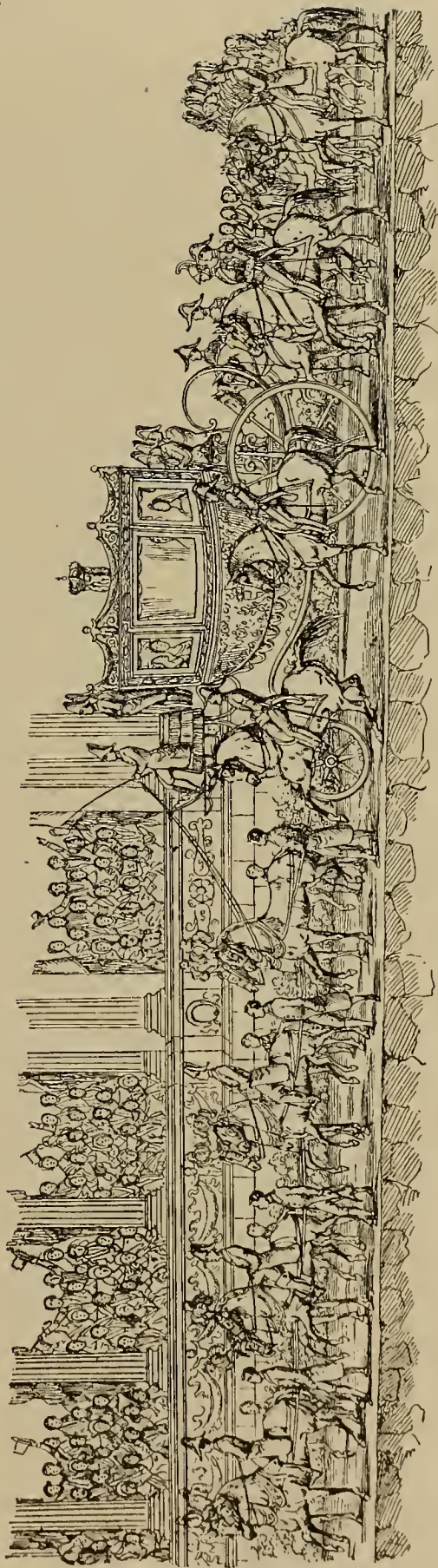
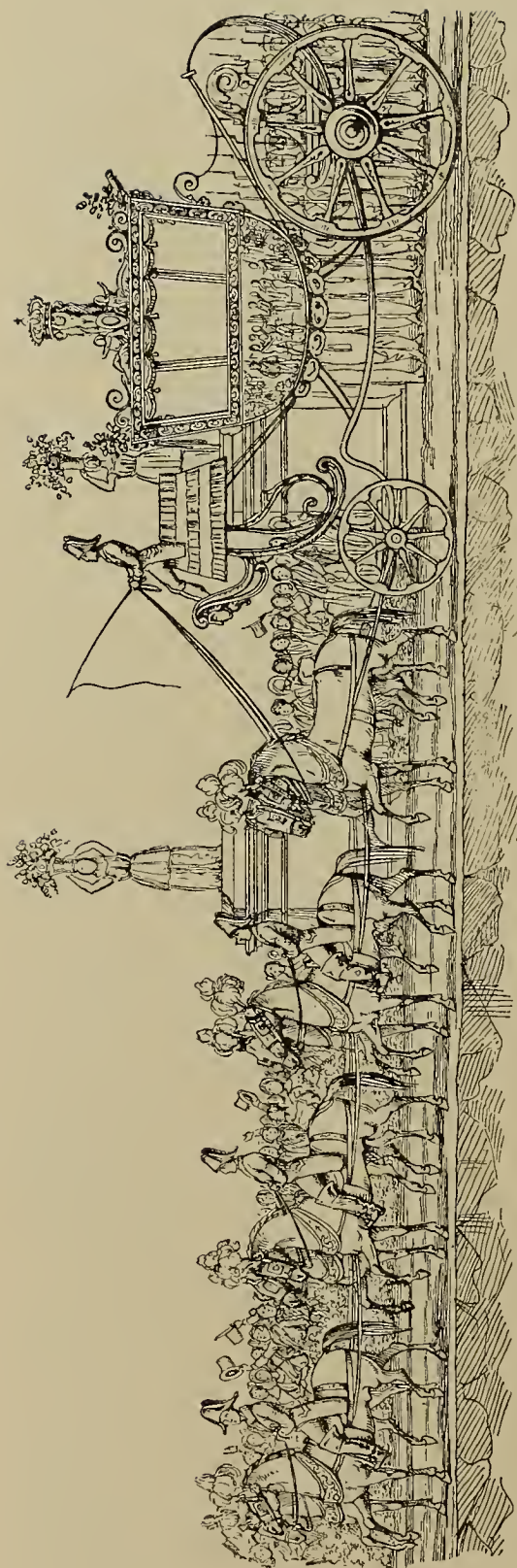
Vi erano i treni di gran gala, e quelli di mezza gala; come quelli di campagna.

Il re di Napoli usciva, ordinariamente, in una berlina di mezza gala tirata da sei cavalli, i primi due, di volata, affidati ad un postiglione, e gli altri quattro ad un cocchiere seduto su di un alto sedile. La carrozza, come anche presso altre corti, era preceduta da due lacchè, che correvano a mantenere sgombra la via; cosa che ancora si vede al Cairo, davanti alla carrozza del vice-rè, e a Costantinopoli, davanti alla carrozza del sultano.

Ferdinando II in treno di mezza-gala. Incisione di Giuseppe Mocchetti. — (Collezione del dott. Alfredo Comandini).

La real corte di Torino, per le nozze del *serenissimo principe* Carlo Alberto di Savoja Carignano, nel 1817, fece costruire, certo su disegni del già citato celebre Pregliasco, una superba carrozza, detta, dalle dipinture squisite che ne adornano i *pannelli*, la carrozza del *Telemaco*, nella quale il principe Carlo Alberto Amedeo e la sua sposa Maria Teresa d'Austria Lorena fecero il loro solenne ingresso in Torino l'11 ottobre 1817. È curioso leggere, a proposito di questa carrozza, le impressioni del generale Della Rocca, il quale vi era su in uno dei predellini davanti, in qualità di paggio della real corte [1]: « Il Principe e la sposa salirono in un carrozzone di gala chiuso da cristalli e tirato da quattro cavalli; tre lacchè stavano ritti sulla predella di dietro, e due paggi, il Filippi ed io, che eravamo i più giovani, ci tenevamo ritti in piedi, agli angoli dinanzi, sostenuti da un predellino fatto appositamente. Non so chi avesse combinato e messo insieme quel chiassoso equipaggio nel quale tra-

(1) Della Rocca, Autobiografia; pag. 25; Bologna, Zanichelli, 1898.

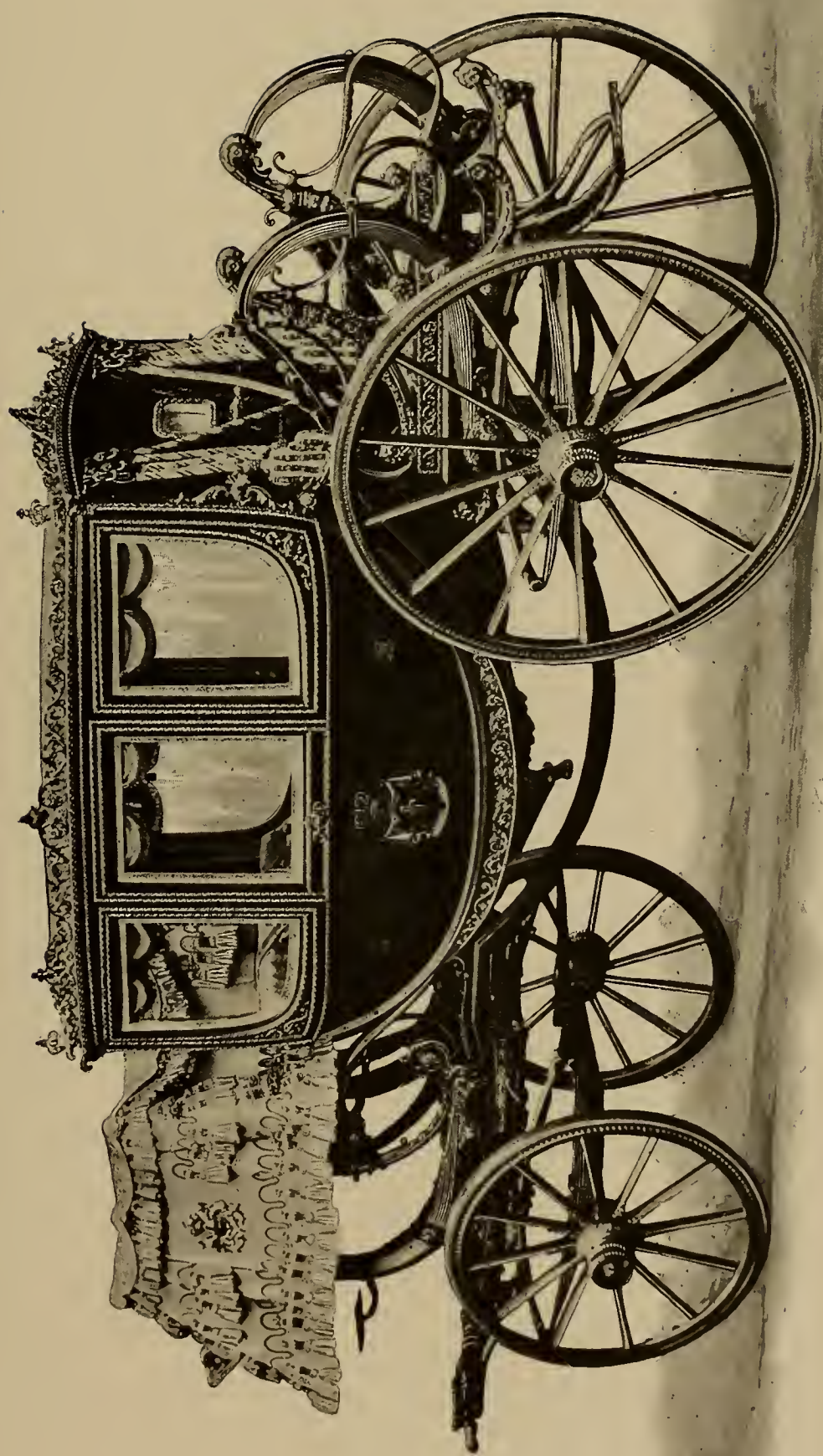
versammo tutta la città il Filippi e io, non senza un po' di batticuore, ma so che quell'ingresso, con cui probabilmente s'era voluto festeggiare la sposa più ancora che lo sposo, per il nostro giovane Principe fu causa di molti guai. Carlo Felice duca del Genevese, da poco tornato dalla Sardegna, dove era stato lasciato in qualità di Reggente, era gelosissimo dell' etichetta e delle prerogative ch'essa gli dava. A queste gli parve di scorgere un'offesa nella solennità di quell' ingresso; » e dopo essersene querelato col re, suo fratello e con la regina, non ebbe pace finchè sul registro dei cerimoniali del Gran Maestro di Corte non fu annotato un *biasimo eterno* al marchese di Pamparato, maestro delle cerimonie.

Tale pompa d'ingresso, adibendovisi la superba carrozza *Telemaco*, ed essendo re Carlo Alberto, fu rinnovata più ancora per le nozze del duca di Savoja, Vittorio Emanuele, con la principessa Maria Adelaide d'Austria nel 1842. Si videro carrozze veramente superbe, delle quali se non è facile trovare la minuta descrizione, rimangono tuttavia in una litografia torinese, a contorni, i disegni, che ci è sembrato veramente interessante di

Il corteggio nuziale di Vittorio Emanuele e Maria Adelaide in Torino, 1842. La carrozza di gala della sposa. Vittorio Emanuele cavalca il primo, a lato.

La carrozza di rispetto, nel corteo per le nozze di Vittorio Emanuele, 1842. (Da una grande litografia della casa Doyen. — Collezione del dott. Alfredo Comandini.)

riprodurre e nei quali anche la carrozza *Telemaco* è riprodotta.

Restaurata e leggermente rimodernata, codesta magnifica carrozza servì anche l'aprile 1868 per le auspicatissime nozze e per l'ingresso nella capitale provvisoria, Firenze, dell' allora principe ereditario ed oggi tanto compianto re, Umberto, con la pia ed amatissima, oggi regina vedova, Margherita di Savoia; ed il *Telemaco* si ammira a Firenze tuttora nella specie di museo delle carrozze formato nelle reali rimesse di palazzo Pitti, dove sono anche belle carrozze di gala e della real corte, e delle cessate corti di Napoli e di Modena.

Se il *Telemaco* è rimasto a Firenze; in Roma, nella capitale definitiva, dal 1878, Sua Maestà il Re suole servirsi, per le cerimonie di gran gala, dell'equipaggio espressamente fabbricato in Milano da Cesare Sala. Questo equipaggio fu ordinato dal re Vittorio Emanuele II, e fu terminato alla fine del 1877. Si può dire che il nuovo, elegantissimo equipaggio arrivò a Roma quando il Gran Re spirava in mezzo al dolore di tutto il suo popolo ed al lutto di tutte le nazioni civili.

Primo a valersi del treno di gala ordinato dal padre fu il compianto re Umberto I; e questo

LA CARROZZA DI GALA DI S. M. IL RE D'ITALIA.

S. M. IL RE UMBERTO I SI RECA AL SENATO IL 16 GIUGNO 1900 AD

(Ingrandimento di fotografia pellicolare istantanea della *Italian Mutoscope, and*

LA I[a] SESSIONE DELLA XXI[a] LEGISLATURA DEL PARLAMENTO.

sa in Via 20 Settembre, all'angolo della Piazza dei SS. Apostoli, Roma).

S. M. IL RE UMBERTO I SI RECA AL SENATO IL 16 GIUGNO 1900 AD INAUGURARE LA Iª SESSIONE DELLA XXIª LEGISLATURA DEL PARLAMENTO.

(Ingrandimento di fotografia pellicolare istantanea della *Italian Mutoscope, and Biograph Company* presa in Via 20 Settembre, all'angolo della Piazza dei SS. Apostoli, Roma).

treno, che è di una eleganza e di una modernità ammirevoli, ha questo di curioso, che il sovrano, e i principi che lo accompagnano, sono costretti a rimanere tutti, dentro la bellissima carrozza, a capo scoperto; e la ragione è questa: quando il treno fu commissionato alla casa Sala, nell'esercito italiano non era ancora stato adottato per gli ufficiali generali l'elmo alla tedesca, e dal re all'ultimo generale di brigata tutti portavano il caratteristico cappello a lucerna, piumato, che aveva brillantemente figurato sui campi di battaglia da Goito, a San Martino, a Custoza, a Porta Pia.

Intanto che il nuovo treno di gala venivasi costruendo, fu adottato a datare dal 1 giugno 1874 l'elmo alla tedesca, sormontato dall'aquila spiegantesi in un grande pennacchio di piume; nessuno pensò all'eventualità che, con quell'elmo in capo, il sovrano non avrebbe potuto starsene seduto dentro la nuova carrozza; e così dentro di essa si è sempre visto il Re procedere, in grande uniforme da generale d'esercito, a capo scoperto.

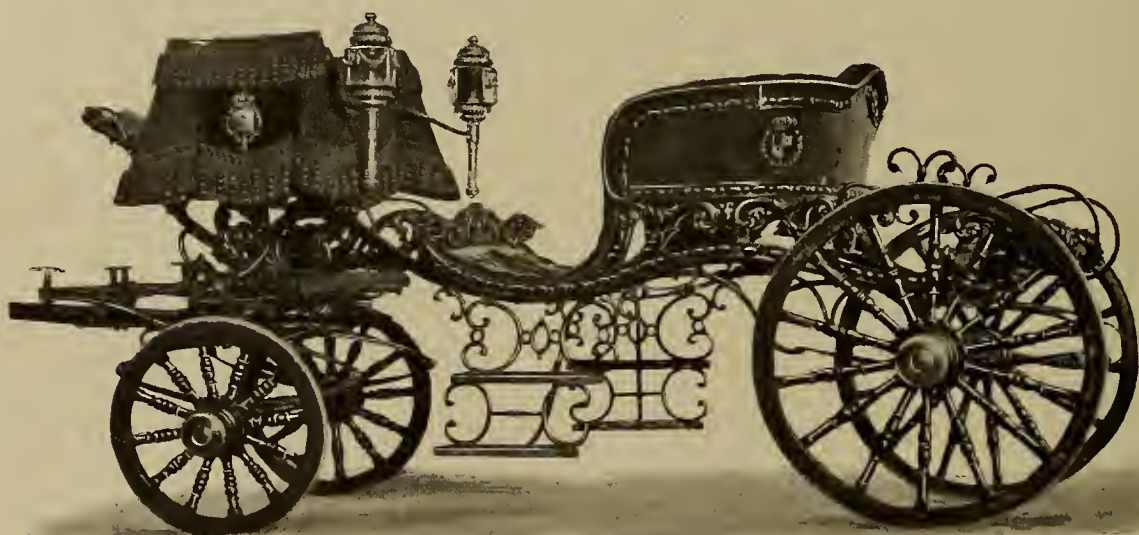
❧

In Spagna dove, per variare di tempi, il lusso e la pompositá

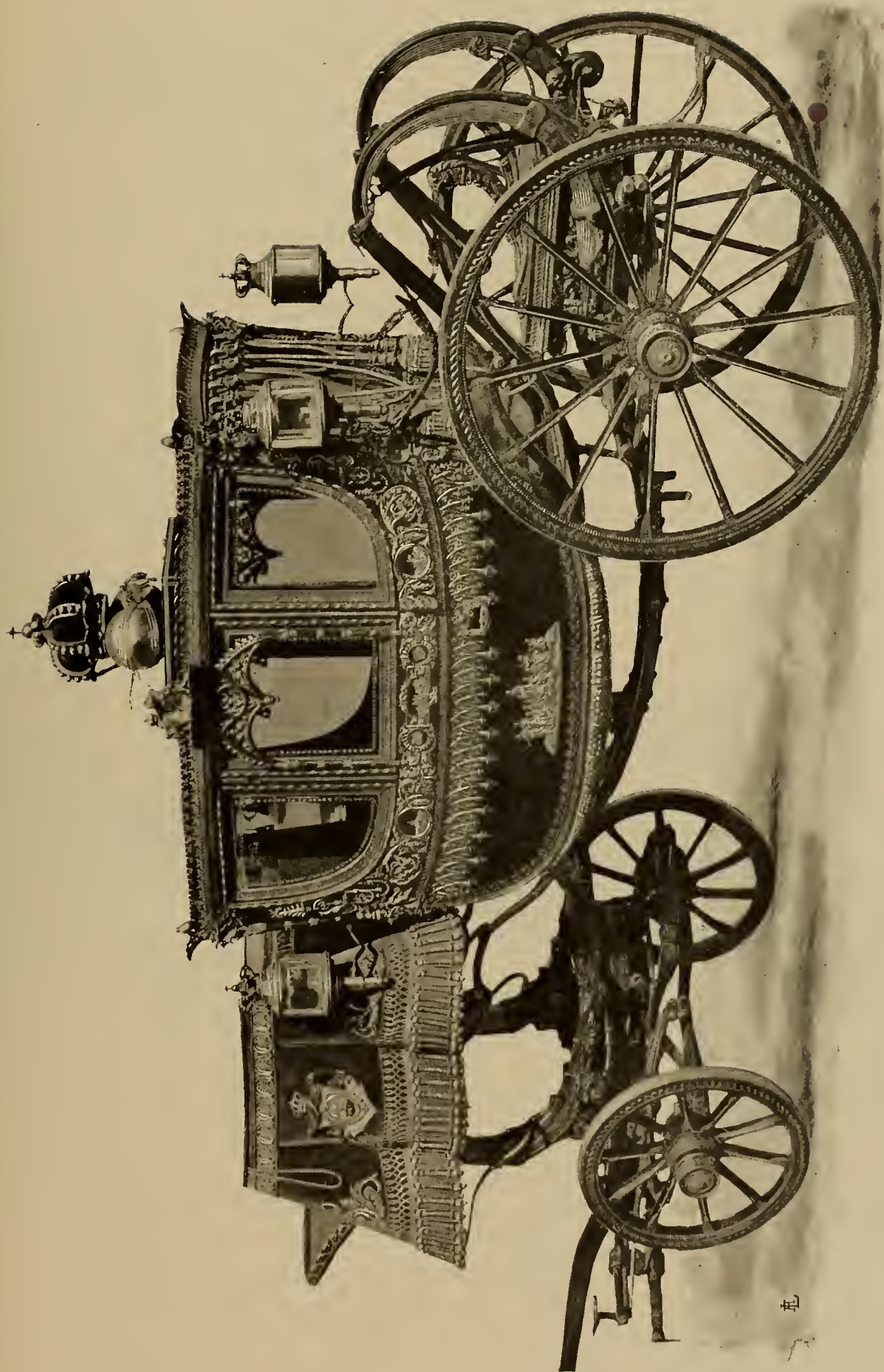
Carrozza del Presidente delle Cortes spagnuole.

perdurano, il presidente delle Cortes, cioè del Parlamento, dispone

di una carrozza di gala, che in Italia sarebbe presa per la carrozza del Re. Da noi la Camera non ha nè scuderie, nè rimesse; un contratto con un locatore di vetture da rimessa garantisce i servizi che occorrono, fatti con discreti *landaus* chiusi; ed anche il presidente della Camera dispone di uno di questi, quando non ne abbia del proprio, od approfitta, preferibilmente, di un *coupé;* salvo, in momenti di urgenza, vederlo salire in una qualunque *botte* numerata in piazza di Montecitorio.

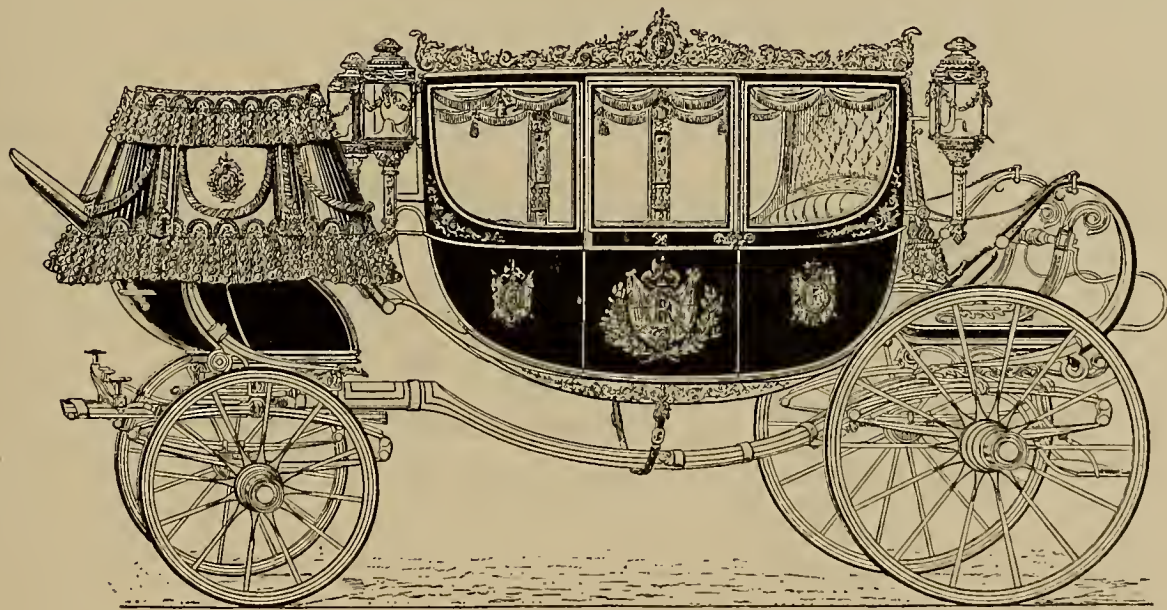
In Spagna, al contrario, non solo vi è la carrozza presidenziale, ma vi è anche una specialissima carrozza tipica — la carrozza del

Carrozza del Mazziere delle Cortes spagnuole.

Mazziere delle Cortes — un funzionario tutto d'apparenza, non avente altro incarico che quello di precedere, nella propria carrozza, la carrozza del presidente, portando sulle spalle la ricca mazza d'argento emblema dell'alta potestà parlamentare.

Alla Camera dei Comuni inglesi, del resto, la mazza è solennemente portata davanti al banco dello *speacher*, deposta sopra di un cuscino, e vi rimane per tutta la durata della seduta. Nè occorre dire di quale fasto esteriore si circondano i presidenti dell'antico Parlamento inglese; fasto adeguato a quello spiegato, nelle grandi pompe ufficiali dalla Corte inglese, le cui superbe carrozze, superba fra tutte la *State Carriage* (la carrozza di Stato) adoperata il 1838 dalla re-

CARROZZA DI GALA DELLA CORONA DI SPAGNA.

gina Vittoria per la sua incoronazione, sono mostrate ai visitatori nel *Buckingham palace* a Londra.

Ma, per tornare ancora un momento in Spagna, segnaliamo la ricca carrozza *della Corona*, la carrozza delle grandi cerimonie, oggi meno frequenti, tuttavia, anche in quella Corte, le cui grandiosità furono celebri specialmente nei tre secoli anteriori al XIX.

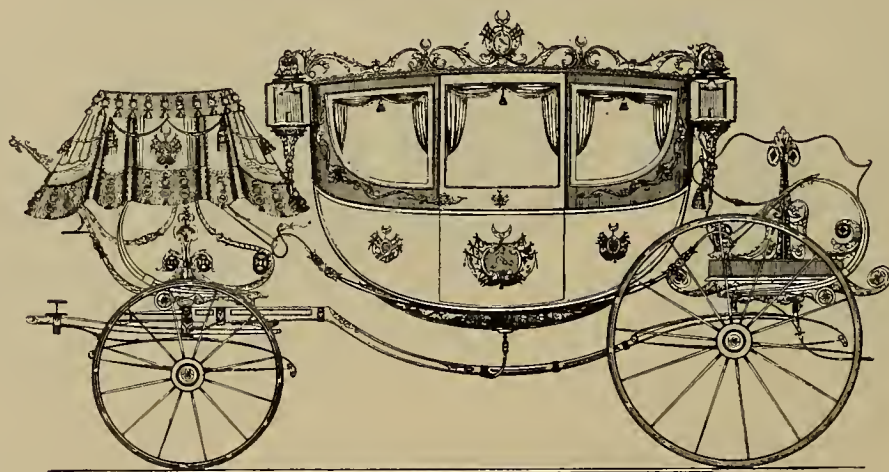
Pure gli Stati, i Governi hanno delle necessità di rappresentanza e di cerimonia alle quali non possono sottrarsi; e lo ha dimostrato in Francia la terza Repubblica, la quale cominciò col *coupé* verde-oscuro del suo primo presidente, Adolfo Thiers ; ad esso tennero dietro la carrozza militare del maresciallo Mac-Mahon, e il *landau* borghese di Giulio Grevy ; finchè il democratico e compianto Carnot ripristinò l'attacco alla *daumont*, dei primi tempi di Napoleone III, montato da due postiglioni ; e finalmente Felix Faure dovette condividere il lusso di tale attacco con lo czar Nicola II, non solo, ma per far ben ricevere lo czar alla Repubblica, credette necessario rievocare la classica berlina di gala.

Questa berlina, oramai storica, uscì dalla fabbrica del celebre Mülbacher di Parigi. L'oro distribuitovi a profusione, ma giudiziosamente, dà a questa carrozza un carattere di grande ricchezza ed insieme un'impronta di vero buon gusto.

Gli stemmi dei riquadri rappresentano i fasci littorii o consolari

sormontati dalla scure ornata di una banderuola bianca con le parole *Honneur et Patrie* in nero. Il fascio consolare, sul riquadro dello sportello, carico delle cifre intrecciate R F (Repubblica Francese) in oro, spicca su due bandiere tricolori francesi incrociate; il collare dell' ordine della Legion d' Onore, un ramo di quercia e un ramo d'alloro, dipinti in oro e verde, l'uno a sinistra l'altro a destra delle armi, completano la decorazione araldica dello sportello. Nel piccolo fregio superiore le armi rappresentano un'ancora ed una bandiera tricolore incrociate su un fascio consolare. ([1])

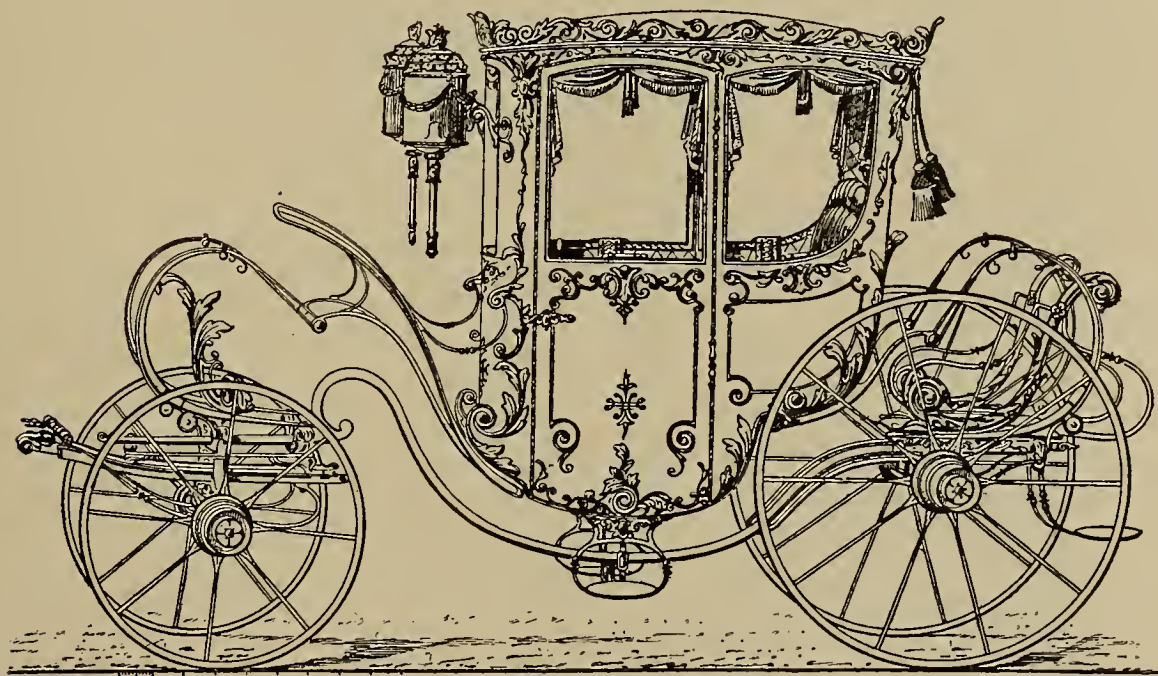
Sontuosa nella sua semplicità; tutta in *satin* bianco-crema interiormente; con le frangie della gualdrappa in seta rossa e sulla gualdrappa le armi in bronzo dorato ; col treno color vermiglio *glacé* di effetto vivissimo ; questa berlina di gala ha conciliato le alte pretese di corte con le idee democratiche della forma repubblicana.

Per altro l'industria francese, specialmente dal ritorno dell' impero, fu larga fornitrice di carrozze di gala a quelle numerose corti non europee che guardano a Parigi come a centro mondiale produttore di articoli preferiti dall'eleganza e dal lusso.

Fu costruita a Parigi la carrozza di cerimonia d'Ibrahim pascià,

Carrozza d'Ibrahim-Pascià. — Disegno di Guillon.

il celebre generale egiziano, co-reggente del vice-re Mehemed Alì, e padre del fastoso Ismail Pascià, tanto amico degl'italiani.

([1]) *Carrosserie Française*, 1896, p. 855.

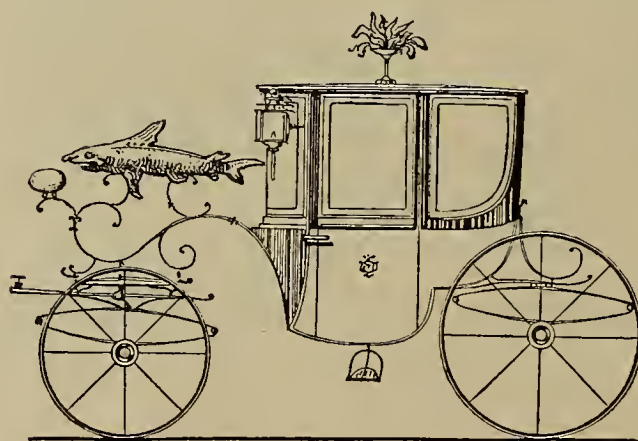
Uscì parimenti dalle fabbriche francesi del Mülbacher, un *coupé* fatto per conto della famosa imperatrice della China nel 1894 (1).

Coupé di gala dell'imperatrice della China.

La cassa di questo *coupé* non contiene che un solo ma ben comodo posto, destinato all'alta e robusta persona dell'imperatrice Tsou Hsi. I colori esclusivamente prescritti al fabbricatore furono oro, argento, giallo, rosso, con esclusione di ogni altra tinta o gradazione. Egli ebbe l'ordine del pari di escludere dall'ornamentazione ogni e qualsiasi figura allegorica o simbolica, i fiori, gli animali araldici, etc., non ammettendosi niente altro che degli ornamenti propriamente detti. Nessun blasone o emblema sugli sportelli. La galleria superiore è in bronzo cesellato e dorato; gli ornamenti della cassa sono in legno scolpito e risaltano in bel rilievo sulle fodrine; le sculture del treno sono di bello ed ardito disegno. Sulla panchetta di dietro devono prendere posto due servi. La cassa è dipinta in giallo, il treno in rosso; tutti gli ornamenti della cassa e del treno sono dorati; le parti in ferro sono verniciate in rosso, le cinghie e i parafango sono in cuoio rosso. La guarnizione è in *satin* giallo-imperiale, lo schie-

(1) *Carrosserie Française*, 1894, pag. 429.

nale è a ventre, a due file di punteggiature rosse screziate a cuore, di giallo, in alto; il padiglione è capitonato, e il cuscino pure. Nel *coupé* è una nicchia contenente un piccolo orologio con quadrante in oro, sfere ed ore in rosso, le ore segnate in cifre romane. Il montatoio è guarnito in rosso: i *chassis* dei cristalli sono guarniti di velluto rosso.

In complesso, con le limitazioni dei colori e dei disegni imposte dall'imperatrice, il *coupé* riuscì una vera maraviglia.

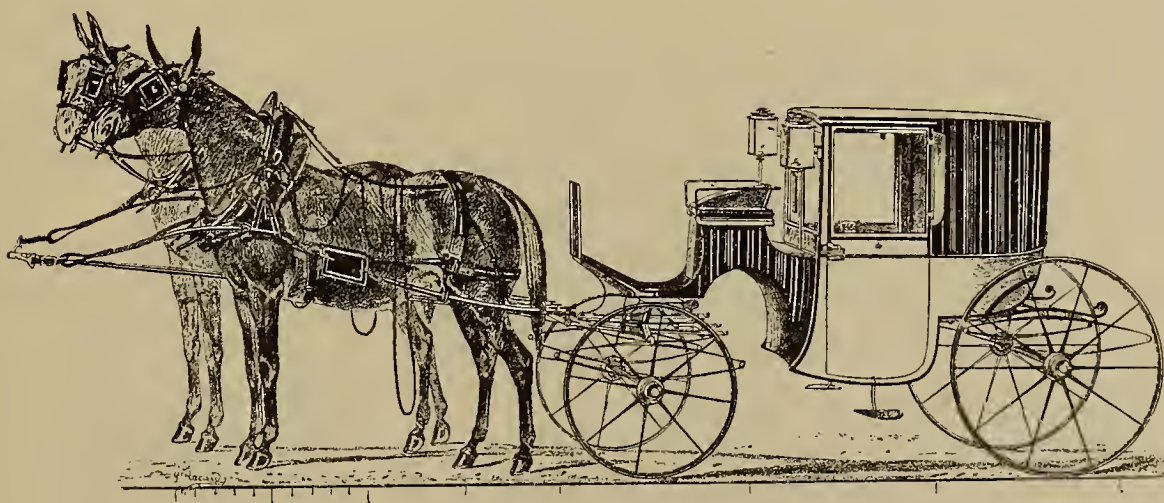
Altrimenti curiosa la carrozza, fatta pure in Francia, per il povero re Béhanzin (*Bec-en-zinc* come dicevano i francesi) finito così meschinamente col suo trono del Dahomey.

Questa carrozza di cerimonia non doveva essere tirata da cavalli, ma da sedici schiavi bardati di tirelle inargentate attaccate a tre dardi: essa non ha timone; e di dietro ai sedici schiavi ne andavano due che spingevano. La carrozza non ha sedile per il cocchiere; al posto del sedile, a guisa di ornamenti, sono un pesce-cane ed un uovo di struzzo; e il padiglione della carrozza è sormontato da una palma. La cassa è dipinta in blù-scuro con profusione di filetti e di ornamenti in argento; e l'interno è riccamente guarnito in seta blù. Sugli sportelli è dipinto lo stemma del re (una palma blasonata su campo di serpenti, di pesci-cani e di struzzi) — qualche cosa di divertente!... [1] Ma non fu di codesti pesci-cani che i francesi ebbero paura.

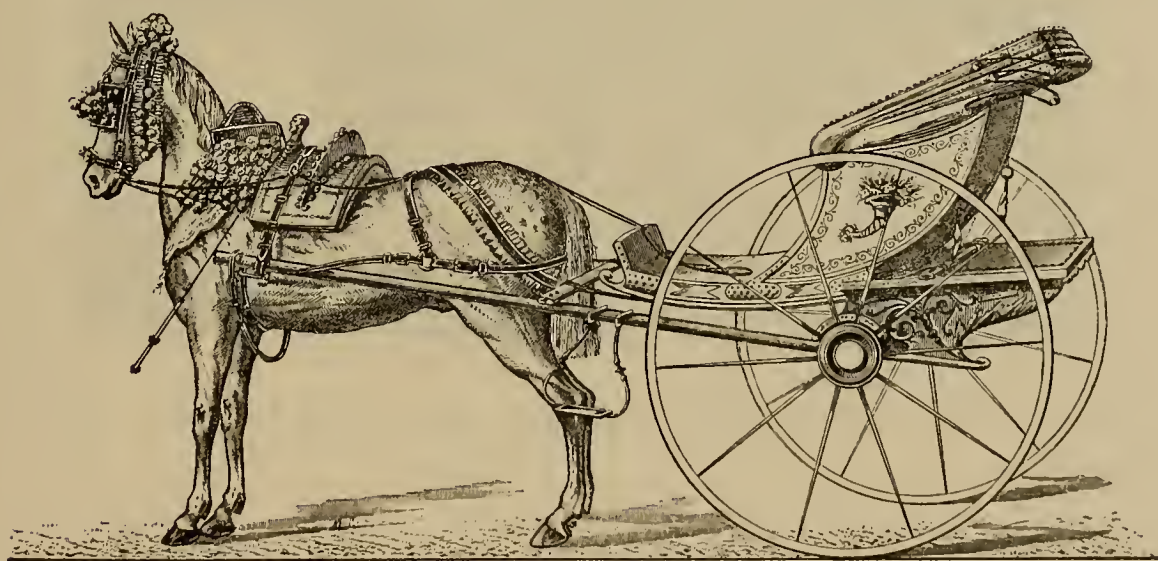
Parigi, in verità, fu e sarà sempre il centro delle concezioni più curiose; e fra queste si può annoverare l'attacco che un sedici anni addietro richiamò l'attenzione di tutto il pubblico sportivo e dell'immensa folla di curiosi, che in Parigi sono pronti tutte le ore a fare d'ogni minima novità un momentaneo avvenimento.

---

[1] *Carrosserie Française*, 1892, pag. 157.

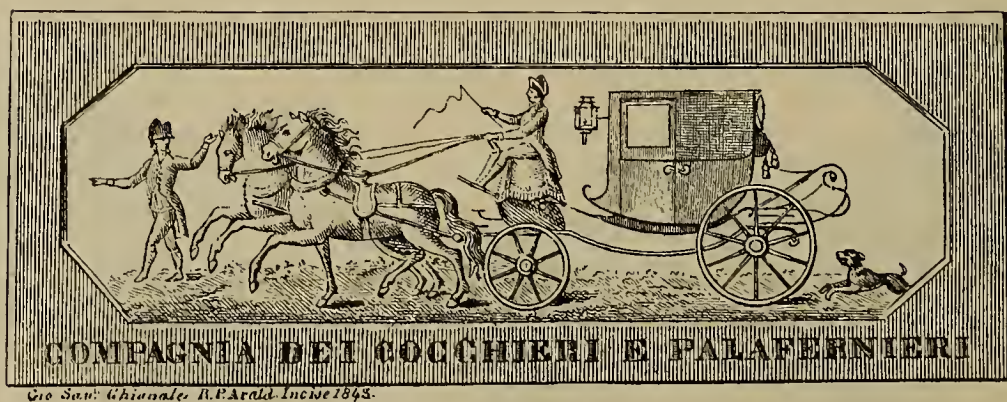
IL CARRETTO SICILIANO.

Tale equipaggio curioso fu adoperato dalla ex-regina Isabella di Spagna quando si fu ridotta a vivere a Parigi; e fu molto rimarcato per la sua originalità, per il suo *colore locale* spagnuolo, oltre che per la persona alla quale serviva. L'equipaggio constava, carat-

L'equipaggio della regina Isabella di Spagna (dalla *Guide du Carossier*, del 1883, pag. 61).

teristicamente, di due mule; ma era, sopratutto, la loro bardatura, quasi rustica, che richiamava la generale attenzione. La vettura, per sè stessa, nulla aveva di straordinario.

Invece come, equipaggio spagnuolo, presentossi elegante e carat-

teristico quello qui avanti pubblicato, esposto a Parigi il 1889, e riproducente un calesse usato a Madrid tra la fine del secolo XVIII ed il principio del XIX.

Tanto nella bardatura del quadrupede, quanto nelle decorazioni pittoriche del veicolo si vede quel gusto particolare per tutto ciò che è vivace ed allegro, proprio delle vivaci popolazioni dei paesi caldi, gusto che noialtri italiani vediamo risaltare specialmente nei veicoli popolari, tipici, unici, si può dire, al mondo, dell'Italia Meridionale, dal *curricolo* dei napoletani, al *calesso* di Resina, al carretto quanto mai pittorico ed artistico dei siciliani.

Giacchè la carrozza, o meglio, il veicolo tirato da cavalli, ebbe ed avrà sempre due caratteri salienti — la espressione del lusso e quella del costume. Si potranno ideare, inventare veicoli fin che si voglia, ma in nessuno mai l'arte, il gusto, la moda ed il carattere e lo spirito, così individuale come delle popolazioni, potranno meglio rispecchiarsi e tradursi, quanto nel veicolo tirato dai cavalli, e specialmente nella carrozza, la quale nei cinque secoli della sua brillante esistenza ha sempre tenuto il primo posto in tutte le grandi manifestazioni della civiltà.

(Da una stampa torinese; collezione del Dott. A. Bertarelli, Milano).

IL *CALESSO* DI RESINA

da una litografia a colori di Gaetano Dura, 1860.

(Dalla collezione del nobile Pompeo Cambiasi Milano)

Da una litografia satirica del 1830 circa, favorita dal Dott. A. Bertarelli.

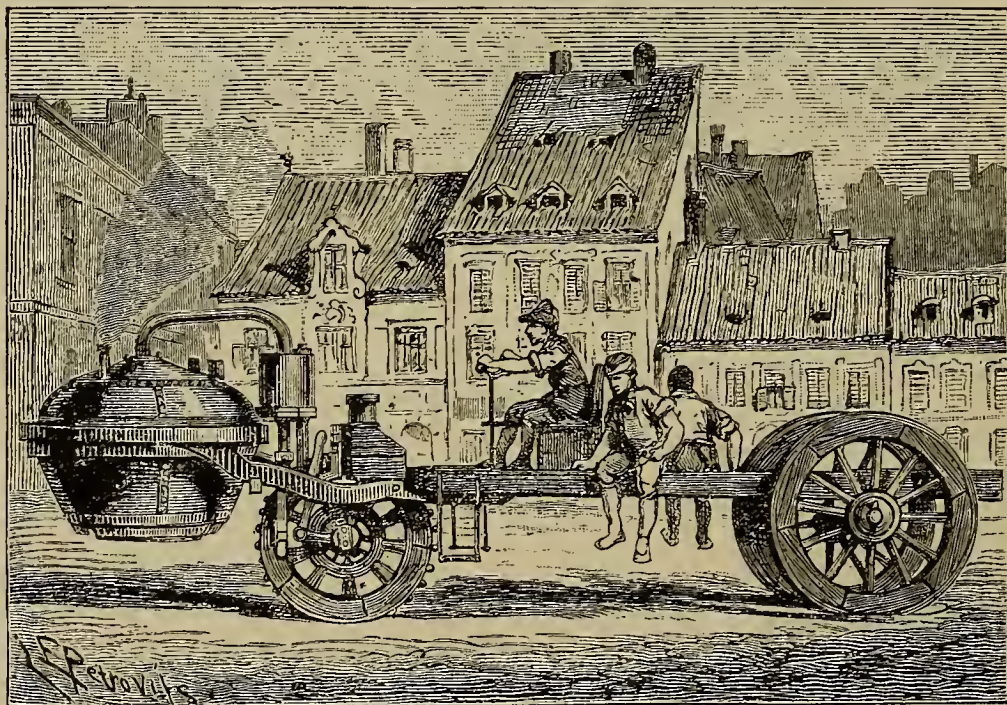
LE GRANDI INNOVAZIONI

VUNQUE incontestato fu il dominio della carrozza nella locomozione dei popoli civili, fino alla prima metà del nostro secolo; ma, naturalmente, le grandi scoperte fatte dagli scienziati specialmente nel campo della fisica, dovevano portare a delle applicazioni inevitabili, destinate a semplificare il problema della locomozione generale in ordine alla forza motrice, al tempo, allo spazio; cioè sostituire al cavallo un mezzo più rapido, per abbreviare le distanze, far perdere minor tempo, trasportare di più.

Del cavallo nel primo quarto del secolo XIX era stata fatta larghissima applicazione, essendosi ripristinati gli *omnibus*, che dopo 164 anni (1) avevano finalmente avuta a Parigi, nel 1826, la consacrazione dal pubblico favore, oggi tuttavia conservato, malgrado lo svolgersi

(1) Vedi pag. 33-35.

ed il succedersi di tanti progressi e di tante nuove applicazioni alla locomozione; fenomeno che vedesi anche in Londra, dove dal 1829 furono introdotti gli *omnibus*, rimasti anche oggi i padroni della circolazione stradale dell'immensa metropoli, le cui vie, per quanto spaziose, non sono mai state ingombrate dalle dannose rotaie, arrestatrici di ogni libera, continua e regolare circolazione interna.

I primi *omnibus* a Milano circolarono nel 1841; ed a Torino tardarono ancora cinque anni. Un privato industriale francese aveva

La locomotiva stradale a vapore di Cugnot, 1770.

fatta al governo di Torino la domanda fino dal 1835; ma i pareri delle varie autorità furono divisi, e fra quelli per il *no* — che ebbe momentaneamente il sopravvento — furono questi: « L'origine straniera del proponente; la concorrenza rovinosa ai fiaccherai (che erano pochissimi); il genere poco in armonia coi principii monarchici!!! » [1].

Ma l'idea di organizzare seriamente il trasporto collettivo su larga scala da città a città, con guadagno di tempo, non avrebbe

---

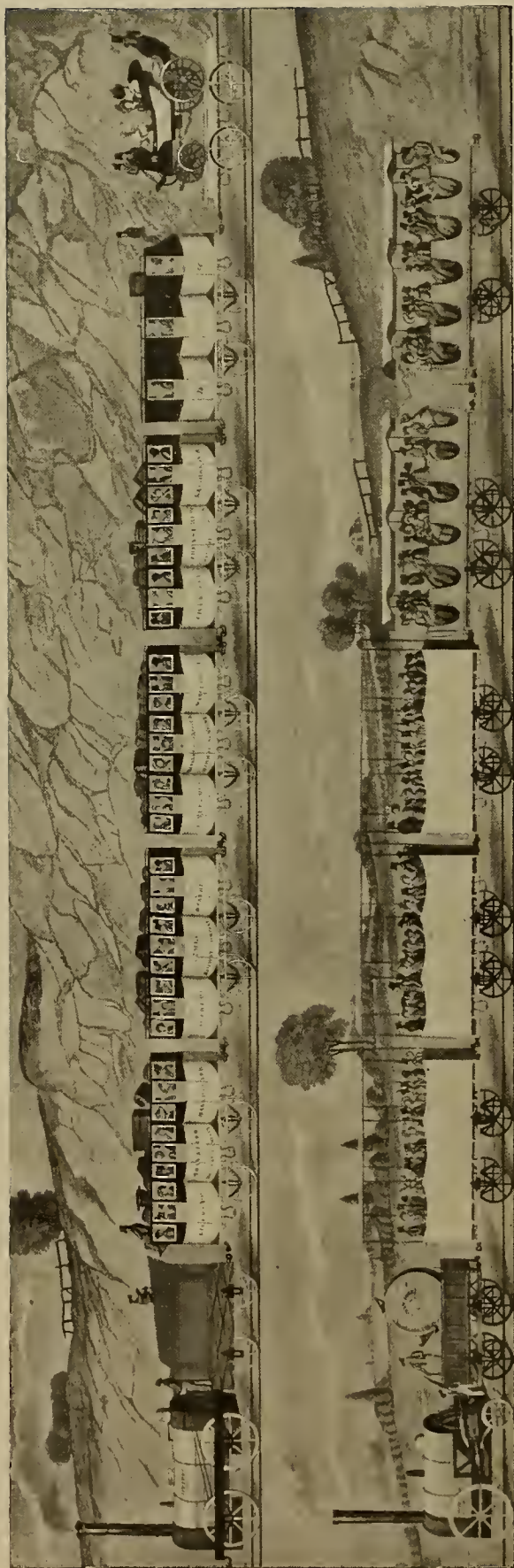
[1] Alberto Viriglio, *Torino e i Torinesi, minuzie e memorie;* Torino, Lattes, 1898; pag. 86.

potuto ottenere una efficace realizzazione senza l'applicazione di un motore che moltiplicasse in modo eccezionale la potenzialità del cavallo — e questa applicazione doveva darla il vapore.

Non faremo qui certamente la storia delle ferrovie, nemmeno sommariamente. Questo volume è dedicato essenzialmente a raccogliere notizie, memorie, osservazioni su *la carrozza nella storia della locomozione*, e noi non possiamo che accennare di volo agli altri mezzi di trasporto.

Non si può tacere, peraltro, delle scoperte di Newcomen, Cowley, Savery e Watt sulla applicazione della forza del vapore condensato (1706-1765); nè dell'applicazione di Nicola Giuseppe Cugnot (1770) capitano del genio francese, il quale fu il primo a rendere pratica l'idea, manifestata da Robinson di Glascow nel 1759, di applicare il vapore alla locomozione delle vetture sulle strade ordinarie.

Ma le condizioni delle strade erano generalmente tali da rendere per lungo tempo vano ogni serio tentativo del genere; e William Murdock (1785) poi Trevithick e Vivian (1803) e Blenkinsop (1811) lottarono successivamente nella ricerca del come diminuire gli attriti e fecero i primi tentativi di veicoli scorrenti, per forza del vapore, sulle rotaie, ed anche con ruote a dentiera.

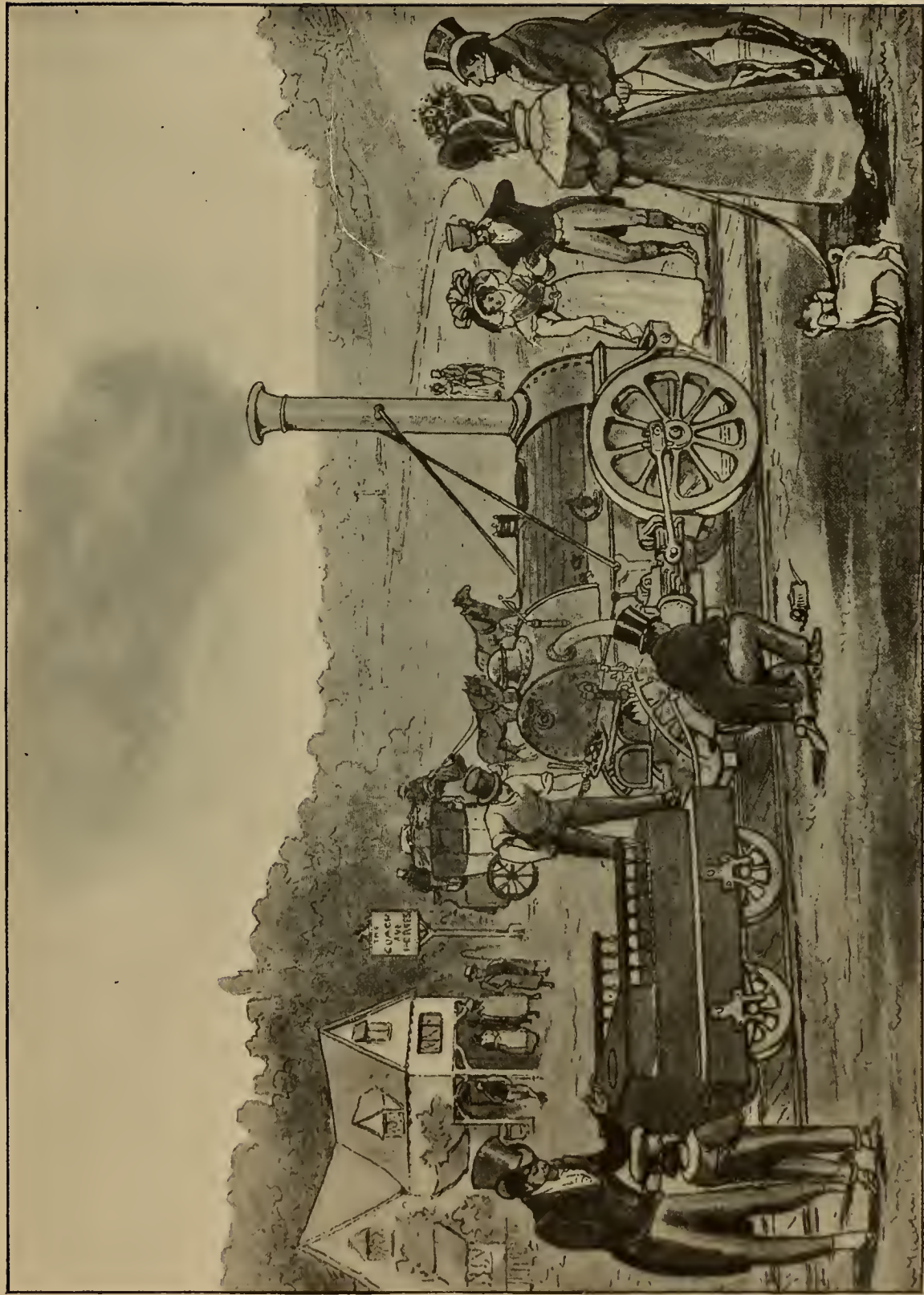
Questi, ed altri esperimenti, e gli studi di Blackett sul rapporto fra il peso delle locomotive e la funzione rotatoria delle ruote, prepararono il terreno alla vasta mente di Giorgio Stephenson, il quale nel 1813 costruì la sua prima locomotiva, che fu poi esperimentata il 25 gennaio 1814 ed apparve di tutte la più perfetta. Undici anni dopo Giorgio Stephenson aveva l'invidiata fortuna di aprire, come direttore della costruzione, la prima ferrovia, con vero e completo esercizio, fra Stockton e Darlington (Inghilterra) e da quel giorno cominciava la graduale eliminazione della carrozza (calesse, velocifero, diligenza, ecc.) dalle grandi strade di comunicazione. In fatto il 15 settembre 1830 Giorgio Stephenson apriva, con la sua perfezionata locomotiva *il razzo* (the rocket) la importantissima linea ferroviaria fra Liverpool e Manchester, costrutta con ardimento nuovo, attraverso colmate, terrapieni, trincee, con un viadotto, un *tunnel* e sessantatre ponti; e nel paese dei *mail-coaches*, degli *stages*, dei veicoli e dei cavalli per eccellenza, iniziavasi risolutamente il sistema delle grandi linee ferroviarie, salite, in settanta anni, in Inghilterra a 34,000 chi-

Treno di 1ª classe e treno di 2ª classe sulla ferrovia Liverpool-Manchester, 1830.
Vecchia stampa inglese a colori, riprodotta il 1830 in nero da P. e G. Vallardi in Milano. (Collez. del Dott. A. Comandini).

lometri! In Italia la prima ferrovia non si ebbe che nel 1839, nel regno di Napoli, regnando Ferdinando II di Borbone, e la locomotiva corse per il pubblico fra Napoli e Portici il 4 ottobre di quell'anno. Ma lo sviluppo ferroviario da noi fu lentissimo dal 1839 al 1860, alla fine del quale anno non si avevano costrutti e in esercizio in Italia che 2065 chilometri (1). Dal 1860 si corse e, per talune linee, si precipitò addirittura.

Oggi lo sviluppo ferroviario anche in Italia ha raggiunto una bella cifra chilometrica (2) e la potenzialità dei mezzi che vi si applicano va crescendo, e sarebbe certamente ad un livello molto più alto, se le

---

(1) Lampugnani Giuseppe, *Costituzione generale dell'Amministrazione Ferroviaria Italiana* — Torino, Un. Tip. Ed., 1887.

(2) Al 31 dicembre 1900 le grandi reti ferroviarie italiane in esercizio dividevansi così: *Mediterranea*, chilometri in esercizio 5961; *Adriatica*, 5839; *Sicula*, 1100; *Sarde* 422; in tutto chilometri in esercizio 13.322; senza tener conto di altre linee secondarie private come le *Venete*, le *Nord*, l'*Apennino Centrale*, etc.; nè della estesa rete di *trams* a vapore.

IL RAZZO (*ROCHET*) LOCOMOTIVA PERFEZIONATA DI GIORGIO STEPHENSON, 1830.

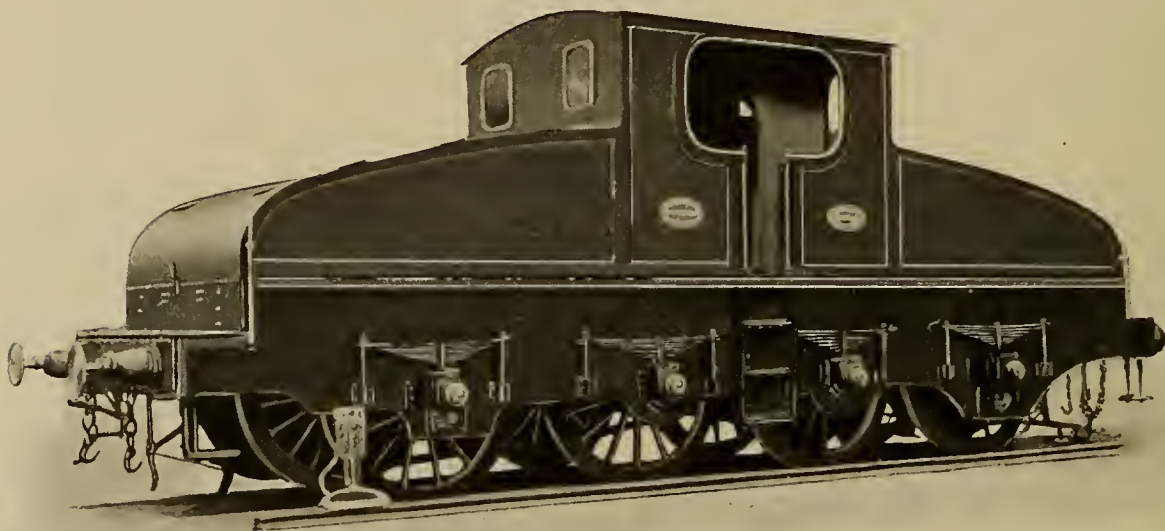
(Da una vecchia stampa inglese a colori — Collezione del Dott. A. Comandini).

difficoltà economiche dello Stato, la genesi varia delle varie linee, il fatto che lo Stato è ora proprietario di queste, le imperfezioni del contratto attuale di esercizio, i pregiudizi grossolani contro le Società private, le perplessità e gl'inceppamenti che a queste derivano dal non essere padrone delle reti, le difficoltà generali del capitale, le ingerenze politiche non avessero impedita quella effettiva e piena con-

Locomotiva « Alessandro Volta » delle Ferrovie Mediterranee, costrutta nelle officine Ansaldo a Sanpierdarena, esposta a Parigi nell' Esposizione universale del 1900 nel Parco di Vincennes, destinata per i treni espressi, con velocità di 100 chilometri l'ora, in piano, sulla linea Roma-Pisa.

correnza, che si vede fra Società e Società perfettamente libere in Francia, nel Belgio, e, meglio ancora, in Inghilterra e nell'America del Nord.

Questo non ha tolto però che anche da noi alla fine del secolo XIX siansi viste le carrozze automobili elettriche correre fra Milano e Monza, fra Bologna e Modena; mentre per l'esercizio elettrico delle grandi linee sono già inoltrati i lavori, ed è concretato e definitivo oramai anche il tipo della locomotiva elettrica, esposta nell'imponente padiglione della casa Schneider e C.[1] alla mostra Universale di Parigi

del 1900; tipo di locomotiva, che in proporzioni ridotte, si vede funzionare meravigliosamente sulla elettrica sotterranea *Central London Railway* di Londra, dove l'esercizio è fatto col sistema della locomo-

Locomotiva elettrica N. 1 esposta dalla casa Schneider e C. a Parigi nel padiglione proprio al Campo di Marte, 1900.

tiva suddetta a contatto mediante la terza rotaia; mentre quello — non altrettanto eccellente — della sotterranea *Metropolitaine* di Parigi è fatto con vetture motrici.

❦

Sui primi treni del 1830-1840, come le stampe inglesi ed anche le italiane ci mostrano, la carrozza faceva la sua comparsa, sia perchè vi erano dei vagoni che avevano preso la forma di casse da carrozza, sia perchè vere e proprie carrozze, collocate su appositi carri scoperti, viaggiavano, coi proprietari dentro, attaccate in coda ai treni; ma questo connubio di vere e proprie carrozze con veri e proprii vagoni ferroviari non poteva durare; e le carrozze continuarono la loro corsa, padrone delle vie cittadine e vicinali, contentandosi di perdere il passo, relativamente, in confronto delle ferrovie, soltanto per i veri e proprii viaggi e per le maggiori distanze.

Ma le ferrovie non potevano muoversi che sulle rotaie, e in sede propria. Così sorgevano, concorrenti ad esse, le linee tramviarie, iniziate nel 1793 da Outram, nel Derbyshire, onde da *Outram* venne il nome, oggi universalmente noto, ai *trams*, sviluppatisi tanto, dal 1832 quando se ne fece la prima applicazione nella città di Filadelfia (Stati Uniti) fino ad invadere con le loro rotaie e coi loro carrozzoni non solo le grandi città, ma anche le medie, e le strade provinciali da capoluogo a capoluogo, coi *trams* a cavalli e coi *trams* a vapore.

Le tramvie hanno mantenuta fino a pochi anni addietro la loro trazione a cavalli nelle città ed a vapore sulle strade provinciali esterne ; ma oggi per esse, come per le ferrovie, si avanzano le applicazioni infinite dell'elettricità, che, o col sistema della linea aerea, o con quello della linea sotterranea, o con gli accumulatori sul veicolo, portano alla rapida eliminazione del cavallo come forza motrice.

Dappertutto quindi rotaie, le nemiche di ogni vera e ben costrutta carrozza ; ma anche per le rotaie sorge il grande concorrente, l'*automobile,* che comunque mosso, tende ad approfittare delle strade senza portare in mezzo ad esse quell'ingombro che sono le rotaie, dagl'inglesi mai volute nell'interno della grande loro metropoli, dove tuttavia, e proprio nel centro — da Piccadilly Circus a Regent's Park — fanno già servizio (senza troppa simpatia da parte del pubblico) due eleganti *omnibus*-automobili a motore elettrico.

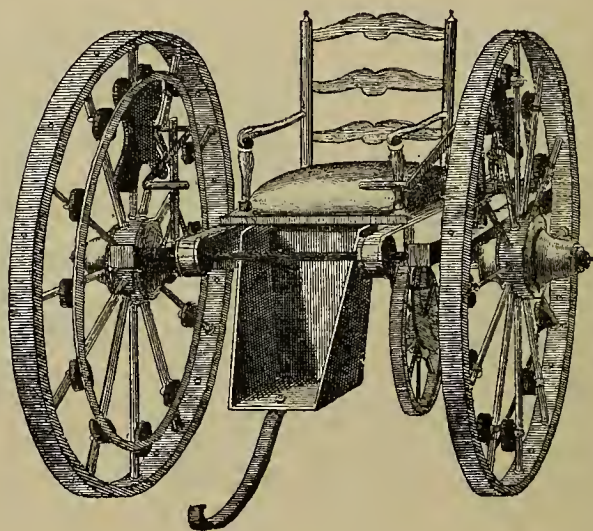
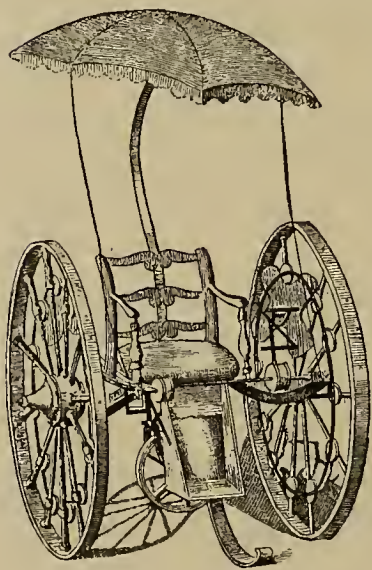
L'automobilismo sta assumendo ora un'importanza pratica indubitabile ; il suo sviluppo in questi ultimi anni è stato veramente eccezionale; ma non si deve credere che si tratti nè di idea, nè di applicazioni del tutto recenti.

Non faremo la storia dell'automobilismo, come non abbiamo fatto quella delle ferrovie. I nostri sono fuggevoli accenni. La storia, in modo veramente brillante, l'ha scritta ed illustrata John Grand-Carteret, e chi voglia può cercarne il bel volume [1].

Le origini dell'automobilismo risalgono a Bacone (1618) e, man mano, coincidono coi tentativi di creare la locomotiva, che poi fu alla testa dello sviluppo ferroviario ; giacchè le rotaie non furono che

---

[1] John Grand-Carteret: *La voiture de demain, histoire de l'automobilisme (passé - présent - technique - caricatures - 250 figures) ;* Paris, Charpentier et Fasquelle, 1898.

un espediente per far muovere più rapidamente le locomotive, automobili per loro stesse, impedite dalle condizioni stradali a muoversi con sicurezza e velocità adeguata. Ma, indipendentemente dall' applicazione del vapore, avevansi già nel 1649 dei carri di un Giovanni Hautzch di Norimberga che muovevansi senza cavalli, per mezzo di molle e suscettibili della velocità di 2000 passi l'ora e dirigibili da chiunque. E mentre nel 1680 Isacco Newton dava un primo suo progetto di carrozza a vapore, circolava già in Francia, molto limitatamente, una seggiola ruotante, detta *meccanica*, inventata da Brodier, la quale poteva servire specialmente per trasporto di pérsone aventi l'impossibilità di adoperare le gambe, poteva essere trascinata da domestici, e se era addatta per gl'infermi, assunse tuttavia una certa eleganza quando si trattò di farla adoperare alle delicate e cerimoniose dame del secolo scorso, nel quale caso si volle anche adornarla di un padiglioncino o parasole, servendo essa per brevi passeggiate nei ben tenuti viali delle grandi ville, tanto popolate e sontuose, e ritrovo di così grande eleganza specialmente sotto i regni di Luigi XV e di Luigi XVI.

Meccanica di Brodier.

Meccanica Brodier con padiglione.

Ma queste, di fronte al problema dell'automobilismo, erano pure e semplici chincaglierie; mentre a Londra, a Vienna, a Parigi facevansi tentativi più arditi, con costruzioni più complesse, per riuscire praticamente al trasporto tanto delle mercanzie, quanto delle persone. Erano, per altro, tutti tentativi che, dopo un primo esperimento, più o men bene riuscito, venivano

messi da parte, e spesso quei tipi curiosi di veicoli attaccati a motori mai più veduti duravano otto giorni, e l'inventore stesso o abbandonava il proposito o cercava un'altra soluzione.

Il prezioso volume di Grand-Carteret e le collezioni estere ed italiane ci offrono moltissimi esemplari di quelle invenzioni, successo d'un giorno, divenute sempre più frequenti. Molto si segnalò in questi persistenti tentativi l'inglese sir Goldsworthy-Gurney, il quale alla fine del 1827 presentò al pubblico inglese un suo perfezionato tipo

Vettura a vapore di sir Goldsworthy-Gurney (12 dic. 1827).
(Stampa inglese a colori; collezione del Dott. A. Comandini, Milano).

di automobile a vapore, del quale la *Revue Britannique* così profetizzava: « Quale mezzo di trasporto potrebbe, in fatto, sostenere la concorrenza con queste nuove vetture, capaci di venti a venticinque viaggiatori e di bagagli considerevoli, che si avanzano sulle strade ordinarie senza cavalli, con una sola guida, e senza altra spesa che il costo di un poco di carbone? »

E la *Revue Britannique,* in vista dei progressi dell'automobilismo a vapore, consigliava persino ai francesi di andare piano ad immobilizzare dei capitali nella costruzione, che allora cominciavasi, delle strade ferrate!

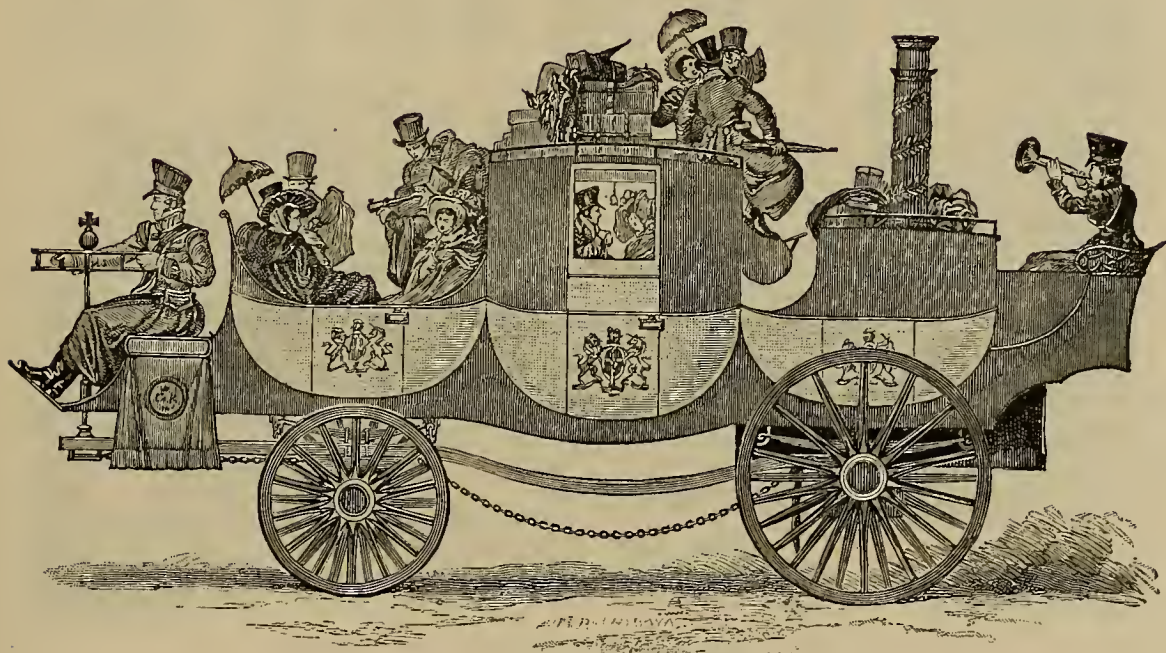
E due anni più tardi, l'11 agosto 1829, lo stesso Gurney presentava ad esperimenti in Hounslow un'altra combinazione di auto-

mobilismo, dove si vede nettamente una locomotiva stradale, che tira dietro sè una carrozza del tempo, al di là della quale un gentiluomo a cavallo trotta invano... inesorabilmente distanziato. Gl'inglesi appassionavansi straordinariamente a queste esperienze, e sulla stampa qui

(Stampa inglese a colori; collezione del Dott. A. Comandini, Milano).

sopra riferita vedesi, nel calesse, con nobili dame, il celebre duca di Wellington, il vincitore di Napoleone I a Waterloo, che al pari di Roberto Peel e degli uomini più eminenti d'Inghilterra, interessavasi grandemente — come anche attualmente in Inghilterra avviene — a tutte le trasformazioni radicali dei mezzi di locomozione.

Come tale ebbe, in quell'anno 1829, notevole importanza l'*omnibus* a vapore di Giacomo Anderson. Codesto veicolo veramente originale era fatto in modo da dare posto, nell'interno ai viaggiatori di 1ª classe; in alto sul sedile vicino ai bagagli a quelli di 2ª; e davanti, in basso, dietro al conduttore, a quelli di 3ª; mentre di dietro in alto rimaneva il fuochista occupato ad alimentare la macchina e a dare fiato alla tromba per far fare largo al veicolo. Questo *omnibus* — dice il *Motor Car Journal* di Londra — funzionò egregiamente. Era messo in moto da due macchine a vapore separate, ciascuna comprendente una coppia di cilindri orizzontali, in guisa che una macchina poteva anche subire avaria od accidente senza che il veicolo dovesse rimanersene fermo in mezzo alla strada, essendo subito messo in moto dalla seconda macchina. In fatto, un bel giorno, in mezzo alla foresta di Epping, i tubi di una caldaia scoppiarono; ma l'*omnibus* potè compiere il suo viaggio di

ritorno colla velocità di sette miglia inglesi all'ora e portando trenta

L'omnibus a vapore di Anderson (1829). Dal *Motor Car Journal.*

viaggiatori e parecchio bagaglio, che, oltre ai viaggiatori poteva, occorrendo, arrivare alle sette tonnellate.

Anche in quegli anni, come ora, l'umanità pareva travagliata dalla idea di risolvere praticamente questo problema — eliminare il cavallo. Così, parallelamente all'automobilismo, delineavasi e svolgevasi il ciclismo, il cui precursore può giustamente riconoscersi nel barone Federico Cristiano Luigi Drais Di Sauerbronn, di Karlsruhe, che agli antichi *celeriferi* (cavalli, o cani, o leoni di legno montati con due ruote, una fra le zampe anteriori ed un'altra fra le posteriori) diede la dirigibilità, creando quello che noi ora diremmo il *manubrio.* Le *draisiennes* divennero di gran moda, ed è universalmente conosciuta, ed è stata riprodotta centinaia di volte la seguente vecchia stampa, che rappresenta gli esperimenti della *draisienne* fatti nel giardino del Lussemburgo a Parigi il 1818.

La forza iniziale, di spinta, alla *draisienne* si dava puntando un piede contro terra, e spingendo con le mani il manubrio; allora la macchina andava fin tanto che.... con un altro urtone del piede contro terra e con un'altra spinta delle mani le si ridonava la velo-

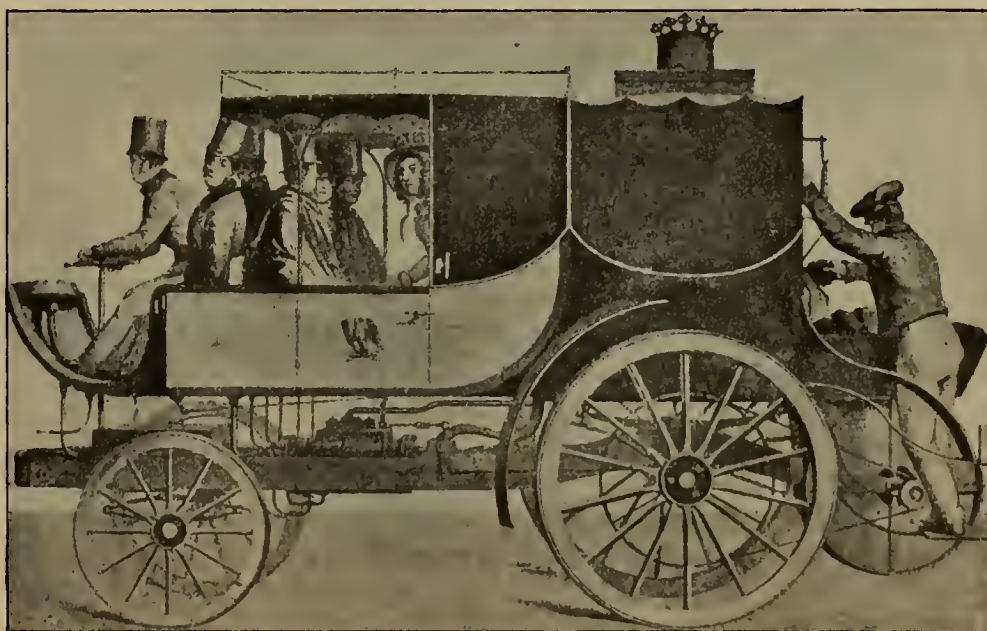
La *draisienne* nel giardino del Lussemburgo a Parigi il 1818.

cità.... senza di che si stava fermi. Era un'eccellente invenzione per il consumo rapido della suola delle scarpe; e fu dalla Germania, di dove era venuta la *draisienne*, che venne nel 1820 anche il *pedale*, applicato alla medesima *draisienne* dal prof. Giuseppe di Baader.

Draisienne col pedale.

Ma lasciamo, per un istante, il *velocipedismo*, del quale abbiamo voluto accennare la contemporaneità con l'automobilismo, trattandosi dagl'inventori dell'uno e dell'altro di volere risolvere il problema di andare presto, facendo a meno del cavallo; contemporaneità felicemente riassunta nel suo lato umoristico da una, fra le tante allora apparse, caricature inglesi, nelle quali la satira, volere o no, profetizzava l'avvenire dei progressi inevitabili.

Regent's Park a Londra nel 1831; caricatura pubblicata da Alken il 1828.

All'attività degli stranieri erasi accompagnata anche quella degli inventori italiani; e fra i brevetti inglesi ne è registrato uno del

Automobile a vapore Macerone e Squire, 1833. (Litografia inglese; collezione A. Comandini, Milano).

18 luglio 1833 rilasciato ad una ditta Francesco Macerone e Jhon Squire,

per una *vettura a vapore per le strade ordinarie,* della quale leggevansi nel *Morning Chronicle* i più alti elogi, così: « Questa vettura ha già percorso più di seicento leghe, e continua a viaggiare tutti i giorni sulle strade più montuose (quelle di Harron e di Egware, per esempio) senza avere ancora avuto bisogno della minima riparazione, nè alla caldaia, nè al meccanismo. La sua velocità media è di sei leghe postali all'ora ([1]); ma in pianura le si fanno fare tutti i giorni molte leghe, in ragione di otto all'ora. La sua caldaia è costruita secondo un nuovo principio, che rende impossibili le disgrazie ».

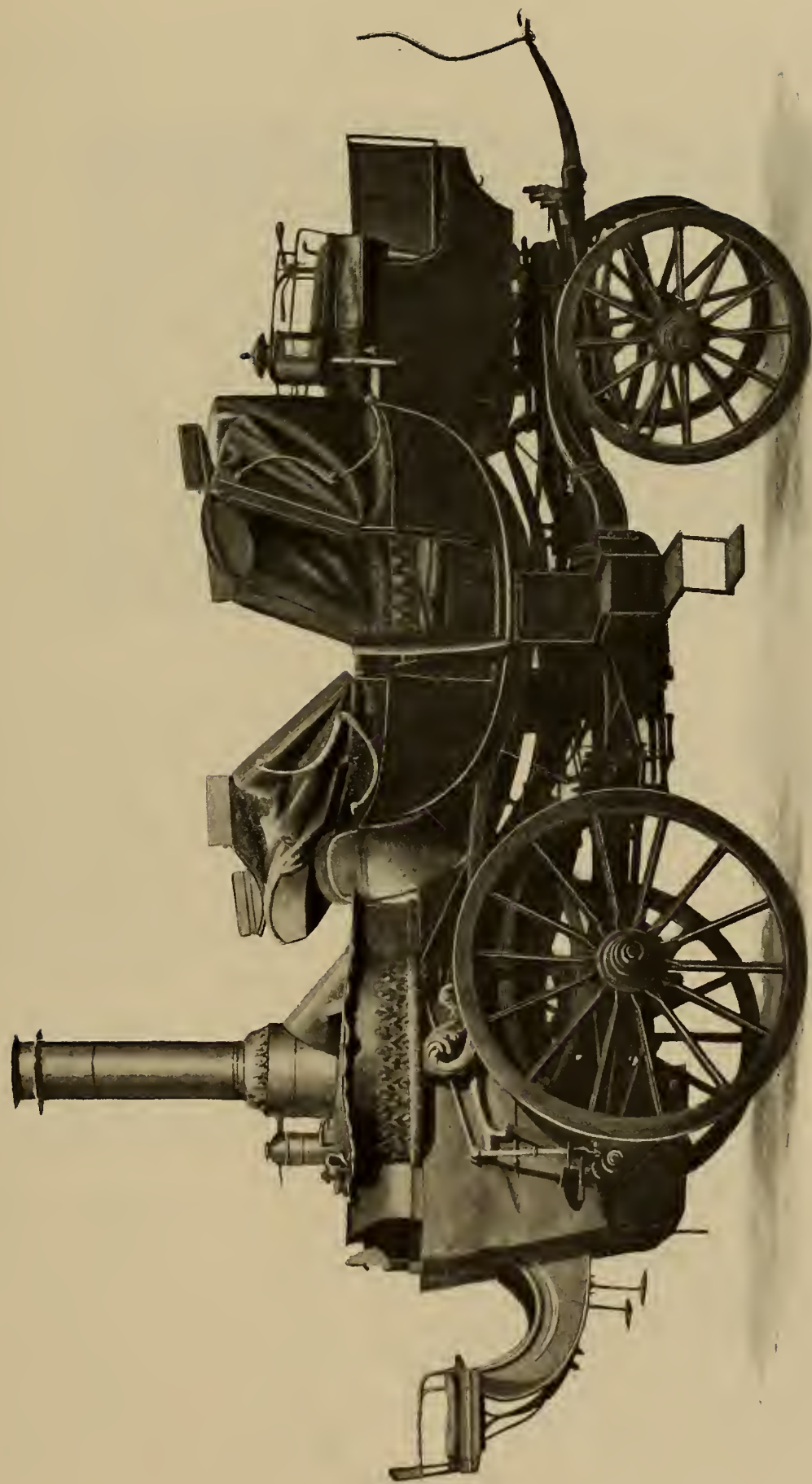
Chi vuole avere un'idea dell'appassionamento dell'opinione pubblica inglese, in quegli anni, per la lotta fra automobilismo e ferrovie, legga i giornali e le riviste del tempo. La vittoria, molto naturalmente, rimase alle ferrovie, di fronte alla portata delle quali l'automobilismo parve allora un'applicazione secondaria.

In Italia, dove il fenomeno dibattevasi per riflesso, si ebbe a Torino un primo automobile a vapore inventato da Virginio Bordino allora capitano del genio poi generale, e ne fu fatto l'esperimento in piazza Castello la sera del 7 maggio 1836 davanti a numeroso pubblico plaudente. Quell'invenzione, naturalmente, non poteva avere, nelle condizioni italiane di quel tempo, che un successo di momentanea curiosità; e il veicolo Bordino rimase quasi dimenticato, facendo soltanto rare apparizioni, come cosa bizzarra e fantastica, nei successivi corsi mascherati del carnevale; scomparso anche da questi, finì relegato nei locali del Museo Industriale di Torino, al quale fu lasciato dalla vedova dell'inventore ([2]); e trovavasi ultimamente smontato, quando, per ornarne le pagine di questo volume, a cura nostra, previa cortese adesione della direzione di quel museo, fu rimesso in ordine per fotografarlo; ed i lettori se lo vedono qui di fronte.

La *moda* di esperimentare automobili d'ogni genere esprimenti ogni tentativo possibile ed impossibile, durò fin che le ferrovie ebbero preso, nel continente, una certa consistenza; ma che nell'automobilismo vi sarebbe stata una ripresa tutti lo prevedevano, e, in questo senso

---

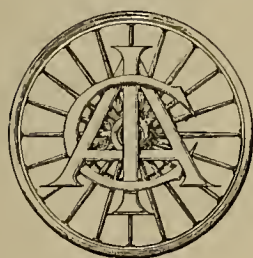
([1]) Poco meno di 28 chilometri l'ora. — Francesco Macerone, o Maceroni, o Macirone era dell'Italia Meridionale; aveva il bernoccolo dell'inventore meccanico; era stato ufficiale devoto di Napoleone e di Murat, e su tutte le vetture di propria invenzione faceva dipingere l'aquila napoleonica. Era nato il 1788, morì, esule dall'Italia, il 1846.

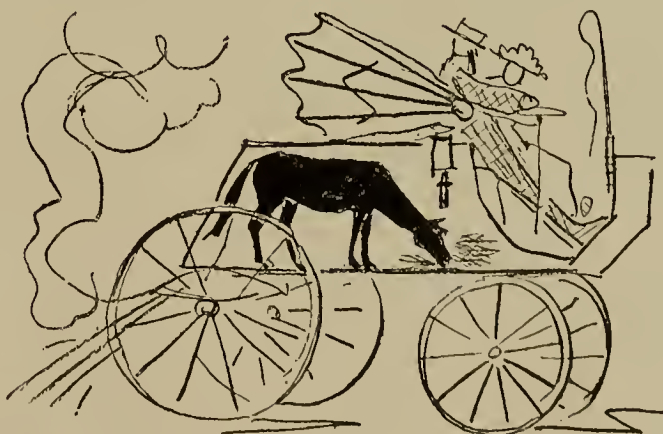
([2]) *Rivista Mensile del Touring C. C. I.*, marzo 1900, n. 3, pag. 52-53.

AUTOMOBILE A VAPORE DI VIRGINIO BORDINO ESPERIMENTATO IN TORINO IL 7 MAGGIO 1836.

(Fotografato dal vero per concessione della direzione del Museo Industriale di Torino).

pronunciavasi anche una gustosa caricatura a colori apparsa il 1842

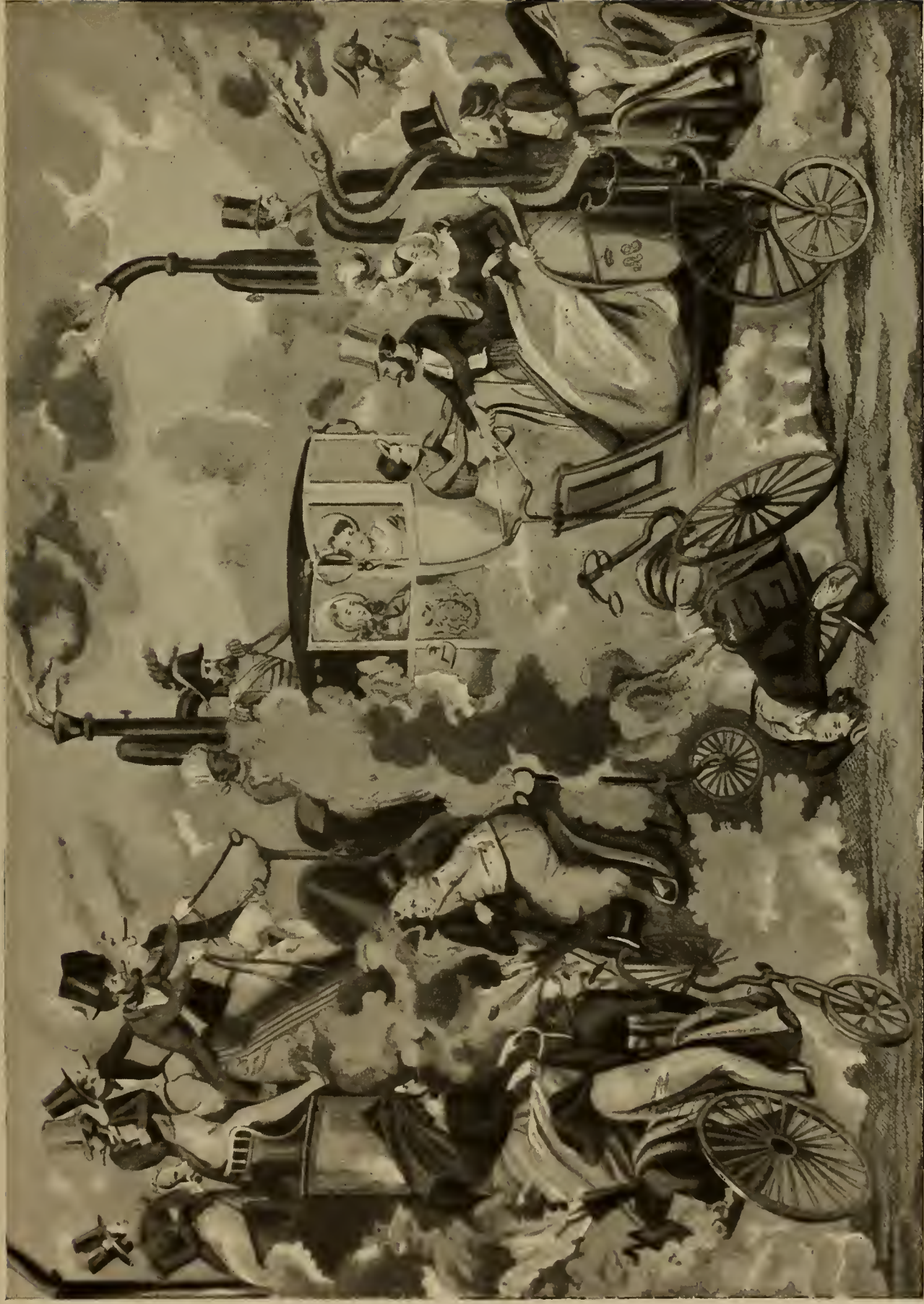
Tessera sociale del Club Automobilisti Italiani in Milano.

a Vienna, e nella quale volevasi rappresentare che cosa sarebbe diventato nel 1942 il grandioso Prater, invaso dagli automobili a vapore.

Distintivo del Club Automobilisti Italiani.

Non siamo ancora al 1942; ma l'automobilismo, raccoglie già uomini d'ogni condizione (capitalisti, industriali, meccanici, professionisti, amatori, letterati, musicisti) in sodalizi miranti ad attuare la sostituzione dell'automobile al cavallo, che, come *carne da macello*, fece il suo ingresso ufficiale sulle piazze di Ochsenhausen e di Virtemberga nel 1842, e doveva bene aspettarsi di finire, un giorno o l'altro, o su di una locomotiva a farsi trascinare, come si vede nella vecchia litografia del 1830 circa, riprodotta in testa a questo capitolo, o dentro la cassa di un qualche *phaeton* automobile, a mangiare il fieno senza lavorare, come rappresentavalo il *Guerin Meschino* nella caricatura apparsa sul suo geniale *supplemento sportivo* del 14 maggio 1896.

Attraverso l'umorismo, presso tutti i popoli civili l'automobilismo ha fatto strada, ha preso definitivamente il proprio posto nel mondo, ed otterrà i successi industriali, economici, sociali, che merita.

Velo acquistato da S. A. R. il principe di Montenegro. (Fotografia favorita dal cav. Gius. Ricordi).

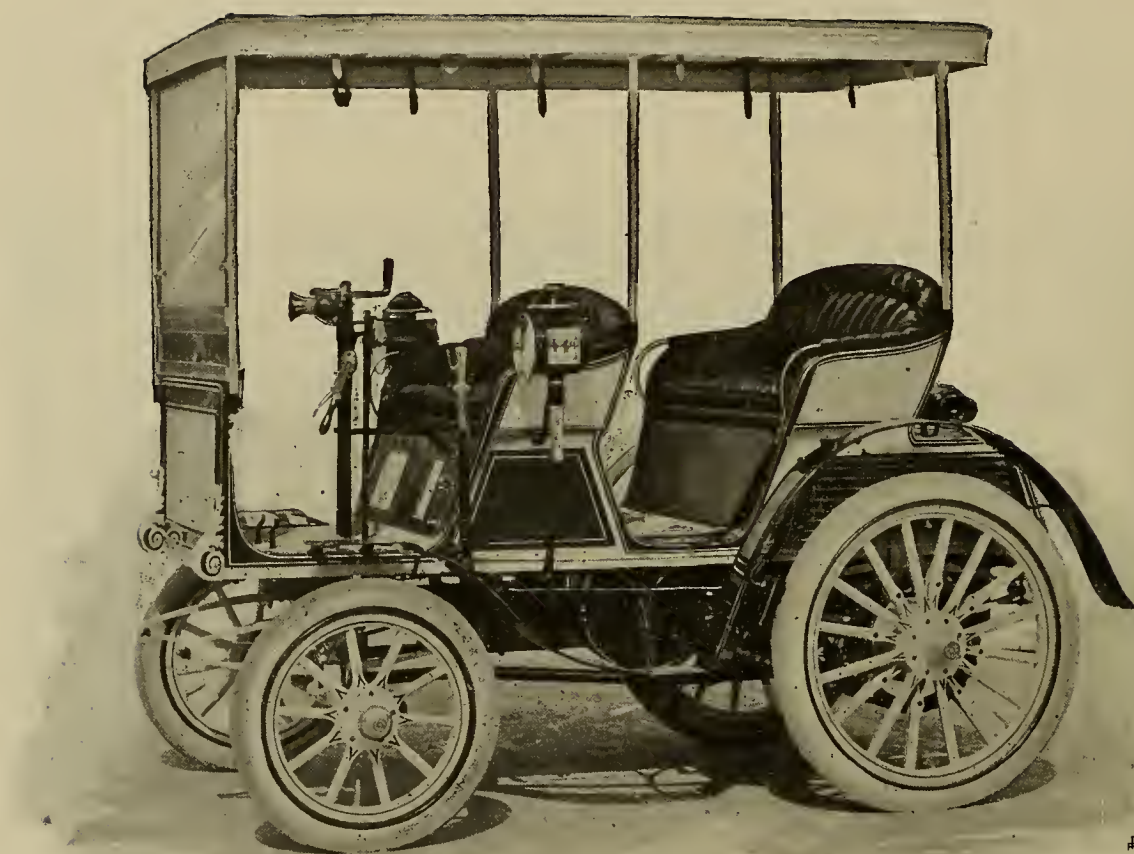
In fatto, l'industria offre oramai una serie di automobili, l'uno più dell'altro pratici e rappresentanti i più moderni perfezionamenti.

Questo qui sopra è uno dei primi tipi di *Velo* introdotti nell'uso degli *sportmen* italiani, e fu venduto a S. A. R. il principe del Montenegro.

CARROZZE A VAPORE E CAVALLI A VAPORE NELL'ANNO 1942 NEL PRATER DI VIENNA.

Vienna, negli uffici della *Gazzetta dei Teatri*, Rauhensteingasse N. 926. — Schoeller delineò; And. Eiger inc.
Litografia a colori; collezione del dottor Achille Bertarelli, Milano).

Quest'altro è un *char-a-bancs*, che fu acquistato da S. A. R. il principe di Borbone.

Char-a-bancs acquistato da S. A. R. il principe di Borbone. (Fotografia favorita dal cav. Gius. Ricordi).

A questi tipi, diremo così, fondamentali dell'automobile, se ne sono andati aggiungendo, coi rapidi progressi, molti altri; e cominciano anche le applicazioni, con buoni risultati, di automobili di uso popolare, per trasporto di viaggiatori da città a città; in guisa che non si tarderà ad avere delle linee regolari di automobili nelle città in luogo degl'ingombranti, frastornanti *trams* elettrici su rotaie, ed anche fra località non ancora servite da tramvie con rotaie, o poste su linee ferroviarie principali, di fianco alle quali l'automobile, in forma di *omnibus* o di *mail-coach*, potrà fare un eccellente servizio locale.

Americaine a benzina. (*Cliche* favorito dal cav. Giuseppe Ricordi).

Dos-a-Dos a benzina. (*Cliché* favorito dal cav. Giuseppe Ricordi).

Parallelamente ai due automobili del principe del Montenegro e del principe di Borbone si possono mettere gli altri due riprodotti qui di fronte.

Il primo è un elegante e robusto automobile, *dos-a-dos*, con motore Benz, e l'altro è un *americaine*, pure con motore Benz, modello tutt'affatto recente, con padiglione e paravento con cristallo.

Voiturette Renault con motore De Dion e Bouton. (Da fotografia favorita dai sigg. Isotta Fraschini e C., Milano).

Un ultimo modello moderno e pratico di automobile a benzina è la *voiturette Renault* della quale qui riproduciamo la fotografia, tanto presa la vettura di fianco col mantice abbassato, quanto col mantice alzato, in forma quasi di vettura chiusa mediante l'appoggio del mantice alla intelaiatura anteriore munita di cristallo.

Questi cristalli sono stati adottati per riparare i viaggiatori

dalle correnti d'aria molto forti, naturali, e prodotte dalla velocità straordinaria degli automobili. Però quanto alla velocità si va già determinando, e non a torto, una tendenza nei governi e nelle autorità municipali a stabilire, come in Inghilterra e nella Svizzera, serie disposizioni limitative ed anche proibitive, in base alla necessaria sicurezza dei pedoni e degli altri veicoli, ed in base anche a considerazioni d'ordine igienico per la difesa, diremo così, dell'apparecchio respiratorio e della pelle dei *chauffeurs* e dei loro compagni di viaggio.

L'automobilismo, naturalmente, doveva approfittare largamente anche delle applicazioni elettriche, con tendenza ad emancipare i veicoli dalle incomode, dannose condutture aeree, dalle non meno incomode e rovinose rotaie, non ammissibili, praticamente, che sulle linee costruite in sede propria; e di conseguenza il sistema degli accumulatori veniva applicato ad automobili in forma di *tramways*, in forma di *omnibus*, in forma di vetture d'uso particolare e di vario tipo.

Abbiamo già detto come a Londra dal Regent's Parck a Piccadilly Circus corrano due eleganti *omnibus* a motore elettrico con accumulatori.

A Parigi funzionano da quasi tre anni vetture pubbliche *(broughams* o *calessi)* a motore elettrico con accumulatori; e grazie alla pertinace iniziativa dell'ing. Gino Turrinelli anche in Milano si è costituita una Società, i cui esperimenti durano da qualche anno, per introdurre nella circolazione cittadina ad uso del pubblico *brougham* e *calessi*

a motore elettrico con gli accumulatori [1]. Questo sistema degli accu-

Carrozza elettrica da città. (Fotografia favorita dall'ing. Gino Turrinelli, Milano).

mulatori applicato agli automobili non ha potuto ancora sottrarsi alla difficoltà principale, il rifornimento, che nelle carrozze come quella qui sopra e qui di fianco riprodotte è necessario ogni sessanta chilometri di percorso; rifornimento, che se si può sempre conseguire nei grandi centri industriali, non è possibile ottenere dovunque, quando gli automobili a motore elettrico vogliono competere sulle strade libere, ed

Carrozza elettrica dell'ing. Turrinelli chiusa in forma di *brougham*.

[1] In Milano il pubblico esercizio, in via di esperimento, di queste carrozze automobili elettriche è cominciato il giorno 29 dicembre 1900, esibendosi da questa data tre vetture elettriche a disposizione di chi voglia pagarsene il lusso, a lire 2 ogni mezz'ora di servizio.

attraverso le varie regioni, con gli automobili a benzina il cui rifornimento è immediatamente possibile anche nelle più meschine borgate.

Per altro l'America del Nord, la grande apportatrice di novità spesso sbalorditive, presenta ora un vagonetto automobile ad elettricità veramente straordinario. Il vagonetto, per se stesso, non ha niente di eccezionale; la straordinarietà è tutta nel motore, al quale l'inventore signor Perew di Tonawanda (New York) ha dato la forma di un vero e proprio uomo meccanico, anzi di un gigante, alto metri 2,25 e proporzionato in conseguenza, adibito a tirare il vagonetto. Quest'uomo meccanico è costruito in guisa da simulare perfettamente, salvo le dimensioni, l'uomo naturale; ed è formato di alluminio ed acciaio; ha i piedi di cautchou; muove gli occhi, e, nell'interno del corpo, dove porta l'apparecchio motore (un accumulatore elettrico), porta anche un fonografo che lo rende uomo parlante, facendogli dire la linea per la quale fa il servizio, per esempio: *Da Nuova York a Filadelfia!*

Quest'uomo macchina, tutto vestito di bianca tela da vela, è unito al guidatore del vagonetto mediante un tubo del diametro di un centimetro, che va dalla cintura di lui alla cassetta del vagonetto, di dove il guidatore regola la corrente. Senza tale tubo, l'uomo-meccanico rimane attaccato al veicolo col mezzo di due anelli di metallo nei quali sono infilate le sue mani di alluminio imitante alla perfezione la pelle bruna e ruvida di un lavoratore.

La velocità di questo uomo-meccanico, uomo-motore, sarebbe, a detta del suo inventore, di 20 miglia inglesi all'ora, ed il vagonetto tirato da lui calcolasi che potrebbe andare in 162 ore da Nuova-York a San Francisco, tragitto di 3250 miglia che le rapide ferrovie americane compiono in 124 ore.

Resta a fare questa riflessione: che bisogno c'è di mettere da-

vanti al vagonetto un uomo-macchina-motore, quando si possa mettere eguale motore in un riparto qualunque del vagonetto, mentre il bello degli automobili sta specialmente nell'avere coloro che viaggiano la vista o lo spazio immediatamente liberi davanti a loro?!...

❦

L'evoluzione subíta dalla carrozza mediante le applicazioni del vapore e dell'elettricità, si è estesa rapidamente anche al ciclismo, i cui esordi vedemmo già nel *celerifero* e nella *draisienne*, concorrenti dell'automobilismo, diremo così, individuale, motore l'*uomo*.

La storia del ciclismo non può abbracciare, razionalmente, che un periodo di cento anni, a fare molto.

Gli eruditi vogliono andare a trovare tipi di cicli in monumenti egizi, romani, greci — e noi stessi abbiamo pubblicato a pagina 6 il disegno di un veicolo che può parere ciclistico, tratto da un vaso della Magna Grecia; qualche studioso ha accennato ad una specie di veicolo ciclistico che sarebbe raffigurato in una delle tante sculture dell'antica e celebre cattedrale di Amiens; il dott. Galtier-Boissière nel suo volume *Cycliste et Byciclette* ([1]) riprodusse anche una vetrata del 1620 nella chiesa di S.t Gilles a Stoke Poges (Inghilterra) raffigurante un angelo a cavallo di una specie di *celerifero* di legno; ma, in realtà, a volere stare sul positivo, bisogna muovere dai già accennati *celeriferi* della fine del secolo XVII, dai quali si passa in principio del XIX alla accennata *draisienne*, che era in legno, e che, portata verso il 1819 nel paese del ferro e del carbone, cioè in Inghilterra, divenne di ferro e fu detta tuttavia *hobby-horse*, cioè *cavalluccio di legno*, sebbene, ripetiamo, in Inghilterra la *draisienne* fosse stata fatta a preferenza in ferro per darle maggiore compattezza e maggiore solidità.

Nè ci pare che sia bene collocata fra i velocipedi, essendo tutt'al più una vera vettura a pedali, la carrozzetta a quattro ruote sulla quale il 1693 Ozanam riferì all'Accademia francese delle scienze;

([1]) Parigi, Larousse edit.

carrozzetta che era fatta sul tipo delle meccaniche Brodier, con la differenza che aveva a tergo, sulla piattaforma, un domestico che la metteva in moto per mezzo di leve attivate dai piedi, ed il padrone dirigeva stando seduto e tenendo in mano una specie di timone ripiegato all' indietro.

I tèdeschi, come abbiamo visto, fanno merito al loro prof. Giuseppe von Baader di avere applicato il primo i pedali alla *draisienne;* gl' inglesi invece vogliono che un loro Kirkpatrick Macmillan, maniscalco nel Dumfriesshire, abbia applicato egli tra il 1839 e il 1840 all'asse dell'*hobby-horse* un paio di manovelle seguite nel loro giro da due spranghe di ferro o leve (bielle) attaccate coll' altro capo alle staffe o pedali pendenti da ciascun lato della parte anteriore della macchina, alla quale il Macmillan avrebbe portato anche la modificazione di fare la ruota posteriore più alta. Viceversa i francesi hanno onorato anche d'una statua il loro Ernesto Michaux come costruttore delle biciclette a tre ruote e come inventore di un biciclo perfezionato, tra il 1856 e il 1860. Noi non entreremo in questa disputa o competizione internazionale; ciascuno cerca di tirare l'acqua al proprio mulino; mentre altri notano al 1868, attribuendola a Cowper, l'invenzione del vero biciclo.

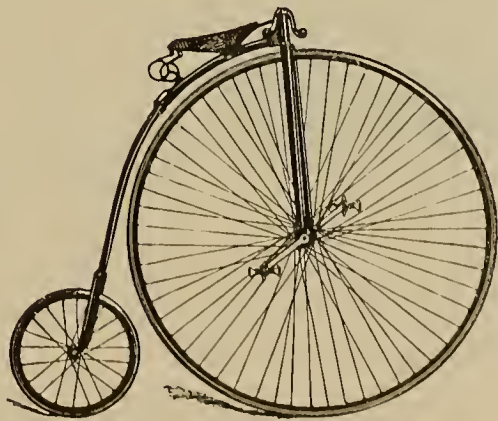
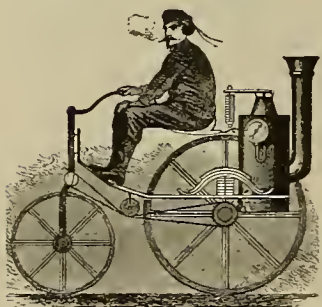
(Da vecchia stampa inglese).

Sta in fatto che i francesi e i tedeschi con la *draisienne,* dal 1817 in poi; gl'inglesi con gli *hobby-horse* in ferro dal 1819 in qua, si divertirono per molti anni con questi che parvero allora giuocattoli; ed anche quando verso il 1820 in Germania, e il 1840 in Inghilterra apparvero *draisiennes* con pedali e tricicli con pedivelle a leva, tutto rimase nei limiti di uno *sport* ingenuo e piuttosto primitivo; i tentativi di perfezionamento non si susseguirono che a grandi intervalli, e nessuno avrebbe potuto precisare il 1840 lo sviluppo e l'importanza che avrebbe preso il ciclismo, che allora potevasi credere sarebbe sempre rimasto lungi dal terreno pratico, ed avrebbe conservato carattere di divertimento quasi esclusivo pei fanciulli, che nel 1845 ebbero la delizia di vedersi profferto

il *cavallo meccanico*, il vero precursore del *triciclo*, messo in moto da una manovella applicata alla testiera del cavallo ed azionante le ruote posteriori mediante una catena, che passava attraverso il corpo del cavallo medesimo.

Il vero *bicicletto* apparve a Parigi verso il 1865 per merito di Ernesto Michaux, figlio di un fabbricante di carrozze; l'esposizione universale del 1867 contribuì a fargli una grande *réclame*, e quel veicolo dalle ruote di legno un poco chiassose si diffuse rapidamente, perfezionato da una quantità di industriosi innovatori, ciascuno dei quali si adoperò a semplificarne il meccanismo, ad alleggerirne le ruote, ad accrescerne la rigidezza e la compattezza, fino a farne un veicolo di uso abbastanza pratico, senza, per altro, arrivare allora a quella che è oggi la *bicicletta*, la quale è diventata padrona del campo in questi ultimi quindici o venti anni.

Bicicletto del 1870
costrutto in Milano da Franc. Belloni.

Fu in questo intervallo che si vide, come macchina molto leggera, e rapidissima, il biciclo detto in Francia il *Grand bi*; tecnicamente risolvente molte questioni e rappresentante un vero progresso. Ma siccome i suoi perfezionamenti dipendevano essenzialmente dall'aumento del diametro della grande ruota motrice, e vi era un *maximum*, che non poteva essere oltrepassato senza una conformazione speciale del veicolo onde il piede potesse mettere in movimento la ruota senza raggiungere il centro; e così fu

che all'Esposizione Universale di Parigi del 1878 se ne videro modelli, perfettissimi, con grande ruota di due metri di diametro; ma il *Grand bi* rimase privilegio, si può dire, degli acrobati di professione ([1]).

Quanti tentativi in questo ventennio, quanti sbizzarrimenti degl'inventori di mestiere, dei genii incompresi e dei caricaturisti; quanti esperimenti per tentare di offrire al pubblico sportivo o il bicicletto a vapore, vedutosi in America nel 1868; oppure il *monociclo* propriamente detto, formato da una sola ruota alta, coi pedali messi a contatto del piede umano mediante leve snodate, e col manubrio direttivo assicurato ad una forcella partente dal centro dell'unica ruota!.... L'America del Nord era divenuta in breve il centro diffonditore di tutte le nuove invenzioni ed applicazioni del genere, tanto più che la guerra del 1870-71 aveva momentaneamente paralizzato la produzione industriale francese. È vero che nella campagna del 1870 in Francia alcune compagnie di *eclaireurs* furono montate su tricicli e resero dei servigi di esplorazione veramente notevoli; ma lo stato di guerra non permetteva quel generale sviluppo che già nell'America del Nord era arrivato al punto di vedere rilasciati nel solo anno 1868 più di trenta brevetti d'invenzione per modificazioni e perfezionamenti alla costruzione dei velocipedi (fra i quali un triciclo Tempel); mentre per l'addestramento al velocipedismo eransi aperte pubbliche scuole o piste, una delle quali in Nuova York era frequentata, a dire dei giornali, da non meno di 5000 allievi!!....

Triciclo Tempel.

E in America, durante l'inverno 1868-69 esperimentavansi velocipedi sul ghiaccio, formati da una sola ruota

([1]) Dott. Galtier-Boissière: *Cycliste et Bicyclette;* Paris, Larousse.

ed aventi di dietro, invece della ruota piccola, un largo pattino; poi si vide anche il *velocipede centrale Hemming* (dal nome del suo ideatore) e nel quale il ciclista sta nel centro di un'ampia ruota; tipo che fu successivamente sottoposto a molte modificazioni, le più importanti delle quali furono introdotte dall'americano Jackson, che il lunedì 18 luglio 1870 fece anzi, con discreto successo, una bella corsa di esperimento dall'Arco della Stella in Parigi a Versailles. Ed un *monociclo* fu costruito anche in Milano da Francesco Belloni, padre al compilatore di questo volume, ma ebbe, come prevedevasi, poca fortuna.

Monociclo Jackson.

Un *monociclo* era esposto il 1881 alla Esposizione Nazionale in Milano, dove ai Boschetti funzionava anche un veicolo sospeso, Cattaneo, portato in giro da una ruota scorrente su di una rotaia sorretta da colonne di ferro e messa in moto dai pedali di chi stava dentro il veicolo; e nello stesso anno in Germania esperimentavasi con curiosità un altro *monociclo centrale* poco diverso da quello di Jackson.

Tutte queste diverse applicazioni ed esperienze basavansi, naturalmente, sull'impiego del legno e del ferro alternativamente, complicando il problema della leggerezza del veicolo; ma nel 1874 dopo una lunga dissertazione di Alphonse Marchegay sulle « prove teoriche e pratiche del veicolo biciclo » i quesiti sulla *importanza del peso del velocipede e sull'altezza della ruota motrice* furono nettamente posti; mentre già dal 1869 erano apparsi i primi velocipedi cerchiati di gomma, e quelli con i meccanismi funzionanti mediante sfere; mentre sono del 1875 le applicazioni dei tubi di ferro vuoto, iniziate dal casuale impiego di tubi da gas.

Il velocipede del 1865 pesava 40 chilogrammi; i perfezionamenti successivi fino al 1876 ne avevano già ridotto il peso ad un *minimum* di 12 chilogrammi.

Pure si era sempre lontani dalla bicicletta, cioè dal veicolo che alla rapidità ed alla leggerezza aggiungesse la sicurezza, che certo non avevasi nell'alto biciclo, col quale le pericolose cadute in avanti erano frequenti.

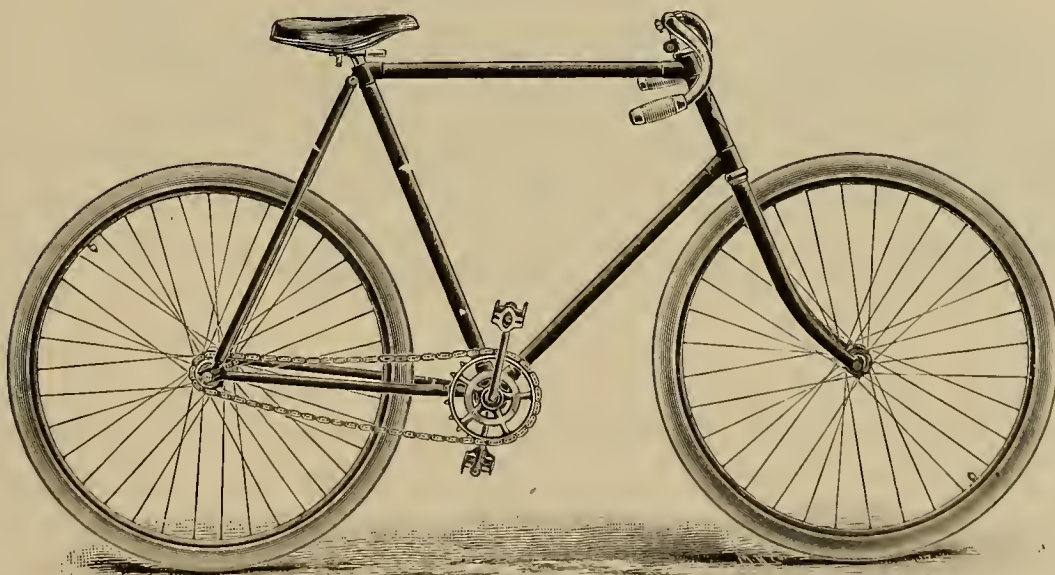
Nell' America del Nord, il 1878, l'inventore C. W. Pressey di Hammonnton, mettendo la ruota piccola davanti e quella alta di dietro presentò un biciclo che egli chiamò *Safety* (sicurezza); e subito gl'imitatori e ricercatori moltiplicarono i tipi, con l'intento di presentare al sempre crescente pubblico ciclista il veicolo ideale. Nel 1880 la prima bicicletta fu compiuta, attuandosi meccanicamente questo sistema: abbassare la ruota motrice moltiplicandola per mezzo di due ruote dentate di differente grandezza, e portando la sella il più possibile di dietro alla verticale passante per il centro della ruota.

Quando, in base a questa formula, la bicicletta fu attuata, parve ai suoi stessi inventori una cosa ridicola, e fu abbandonata. Tuttavia i tentativi di perfezionare una simile macchina furono ripresi, col chiaro intento di rendere la ruota posteriore ruota motrice (anzichè semplice ruota di sostegno) e quella anteriore semplice ruota direttrice; facendo muovere la ruota posteriore mercè una catena applicata ad una piccola ruota dentata posta fre le due ruote grandi.

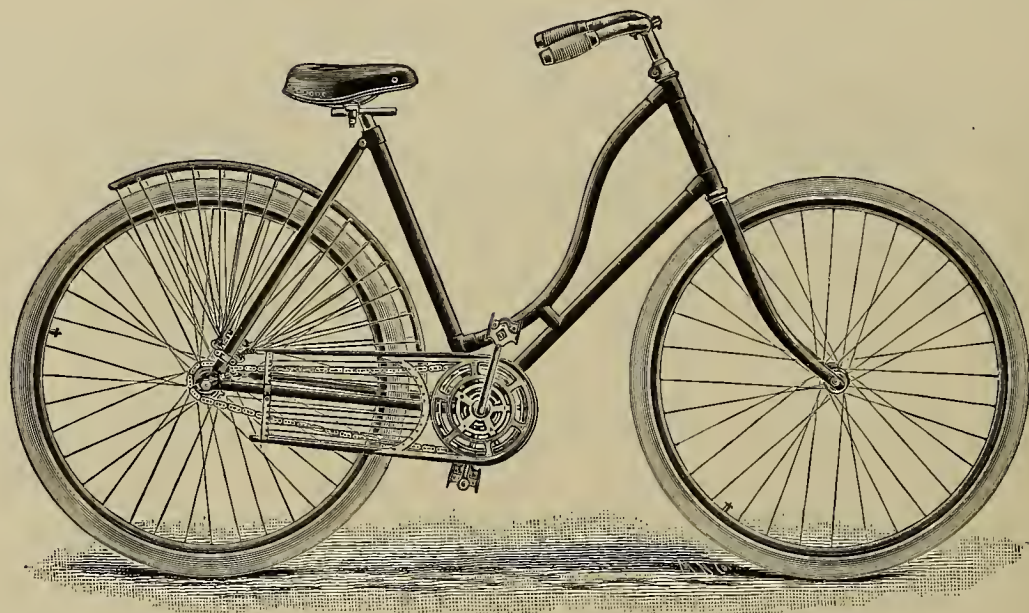
Nel 1886 si ebbe, finalmente, quello che si cercava, e la nuova macchina fu detta gloriosamente *Pioner:* il manubrio e la forcella della ruota anteriore erano posti quasi in linea retta, ma il telaio in forma di croce, era ancora imperfetto. Quella prima vera bicicletta ebbe un vero successo tuttavia; ma nel 1889 il problema, col telaio quadrato, con le gomme pneumatiche sostituite alle tubulari fu sostanzialmente risolto; una grande industria ebbe completamente aperta la propria via; l'Italia stessa divenne, anche in questo campo, buona produttrice ed esportatrice; e la gara delle innovazioni nel tipo fondamentale, universalmente accettato, divenne tale, che le grandi fabbriche tutti gli anni producono modelli nuovi, recanti d'anno in anno miglioramenti di dettagli accettati dai ciclisti divenuti falange e raccolti in sodalizi fra i quali primeggia il nostro *Touring Club Ciclistico Italiano,* che raccoglie oramai 21,000 soci riuniti da tutte le terre d'Italia nell'intento di rendere pratico e popolare il ciclismo, contribuendo all'educazione fisica della gioventù, al miglioramento delle vie di ordinaria comunicazione, alla più larga conoscenza topografica

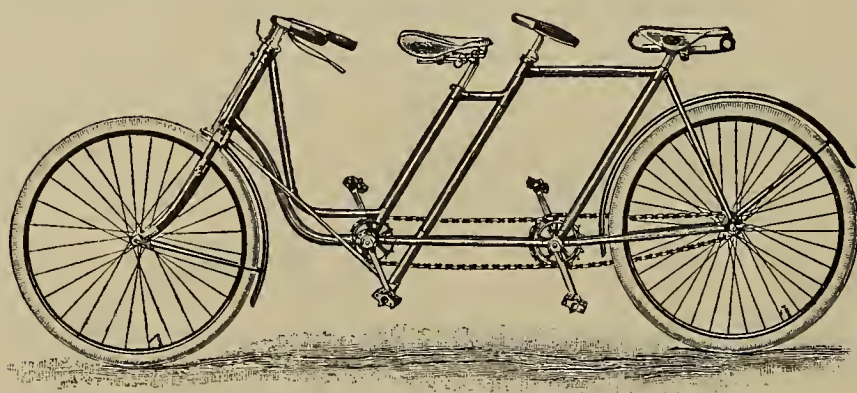
e geografica del nostro Paese, mediante speciali pubblicazioni, che hanno ottenuto un vero e ben meritato successo.

Tessera del Touring Club Italiano per il 1901.

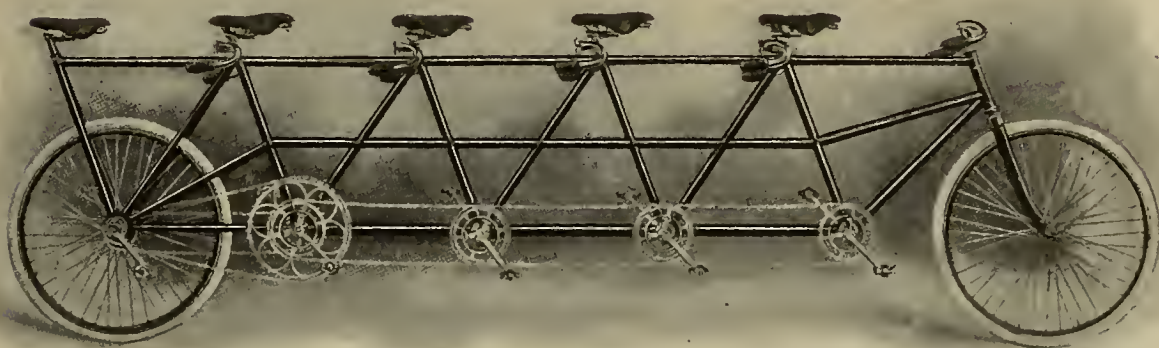
Il ciclismo, anche essendosi oramai, come si dice, *consolidato* nella bicicletta, tipo dominante del veicolo universalmente accettato,

Bicicletta per uomo.

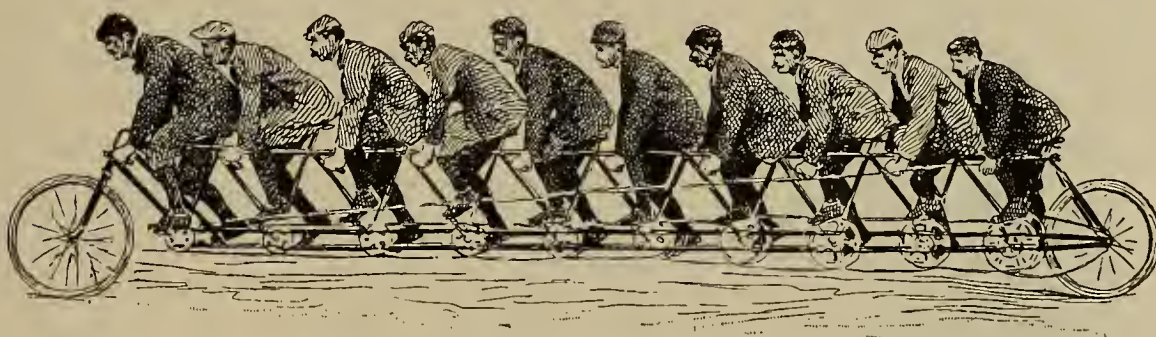
ha offerto il campo ad esperimenti, ad applicazioni svariatissime; e

se la bicicletta è divenuta, quasi esclusivamente, la padrona delle

Bicicletta per signora.

piste e delle strade, ha subìto delle amplificazioni divenendo veicolo, oltre che per una sola persona, per due, per tre; e così si è avuto

ed è accettato da molti ciclisti per la gite in comitiva e per le corse il *tandem*, che si vede frequentemente per signora e per uomo, rappresentando esso così, nel modo più grazioso, la partecipazione del gentil sesso alla gare del ciclismo in perfetto accordo col sesso forte, che lascia alla donna la direzione apparente del veicolo, riservando per sè oltre alla direzione vera mediante la doppia sterza, anche lo sviluppo di tutta la maggior forza propulsiva.

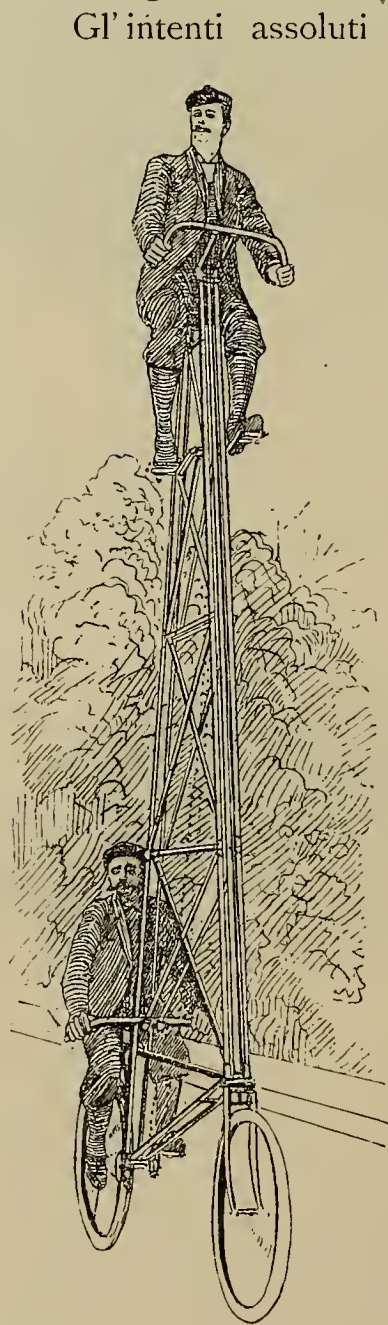
Il *tandem* rappresenta la prima forma di accoppiamento di due energie pedalatrici, ma i veicoli multipli hanno raggiunto applicazioni arditissime; e se può parere gran cosa la *quintupletta* (bicicletta

per cinque pedalatori) che dovrà dirsi della *decupletta* nella quale i pedalatori prendono posto in dieci, e che spinta da venti vigorosi

Quintupletta.

piedi tempisticamente ben combinati, può competere in velocità, su strade buone, coi treni direttissimi marcianti su ferrovie pianeggianti a doppio binario..... salvo l'incontro di un inciampo impreveduto?!

Decupletta.

Se la bicicletta è apparsa veicolo perfetto per le strade di pianura, ha dovuto tuttavia arrestare il proprio facile corso davanti alle eccessive pendenze delle strade di montagna, difficili a vincersi salendo e pericolose, anzi, talune pericolosissime scendendo; ma per la salita sono state adoperate con grande successo le cinte d'appoggio, con le quali il ciclista, portando tutto il peso del corpo (al rovescio di ciò che si fa cavalcando) sulla parte posteriore della propria ferrea

cavalcatura, e formando, con la vita appoggiata alla cinta applicata al manubrio, una specie di leva, alleggerisce la ruota direttrice e sale forti pendenze senza grave sforzo.

Biciclette da montagna ne sono state tuttavia studiate parecchie, ed un tipo tecnicamente calcolato all'uopo apparve quello ideato dal ben conosciuto inventore di mobili artistici eccezionali, il signor Carlo Bugatti.

Gl' intenti assoluti di praticità, caratteristici del nostro tempo, non hanno tuttavia impedito agl'inventori e costruttori i voli della più ardita fantasia; e se nel 1889 la celebre torre Eiffel dell'Esposizione universale di Parigi esercitò un fascino straordinario rivelatosi nelle infinite riproduzioni ed imitazioni di essa in ogni scala, si capisce come ad un costruttore americano potè saltare in mente di fabbricare il « *tandem* torre Eiffel », messo in pratica a scopo di *rèclame* dall'americano *Cicling World Illustrated*, e che dovunque si presentò, cinque o sei anni addietro, col ciclista dirigente in alto, e col ciclista più specialmente propulsante in basso, ottenne, se non altro, un grande successo di curiosità. Forse potrà essere studiato ulteriormente ed applicato dal genio militare per eventuali servizi speciali di esplorazioni a distanza in campagna; ma naturalmente, fu costruito non perchè presentasse probabilità pratiche, sibbene per far vedere che cosa l' ingegno umano può sbizzarrirsi a fare dato il grande principio fondamentale sul quale poggia la oramai universale bicicletta.

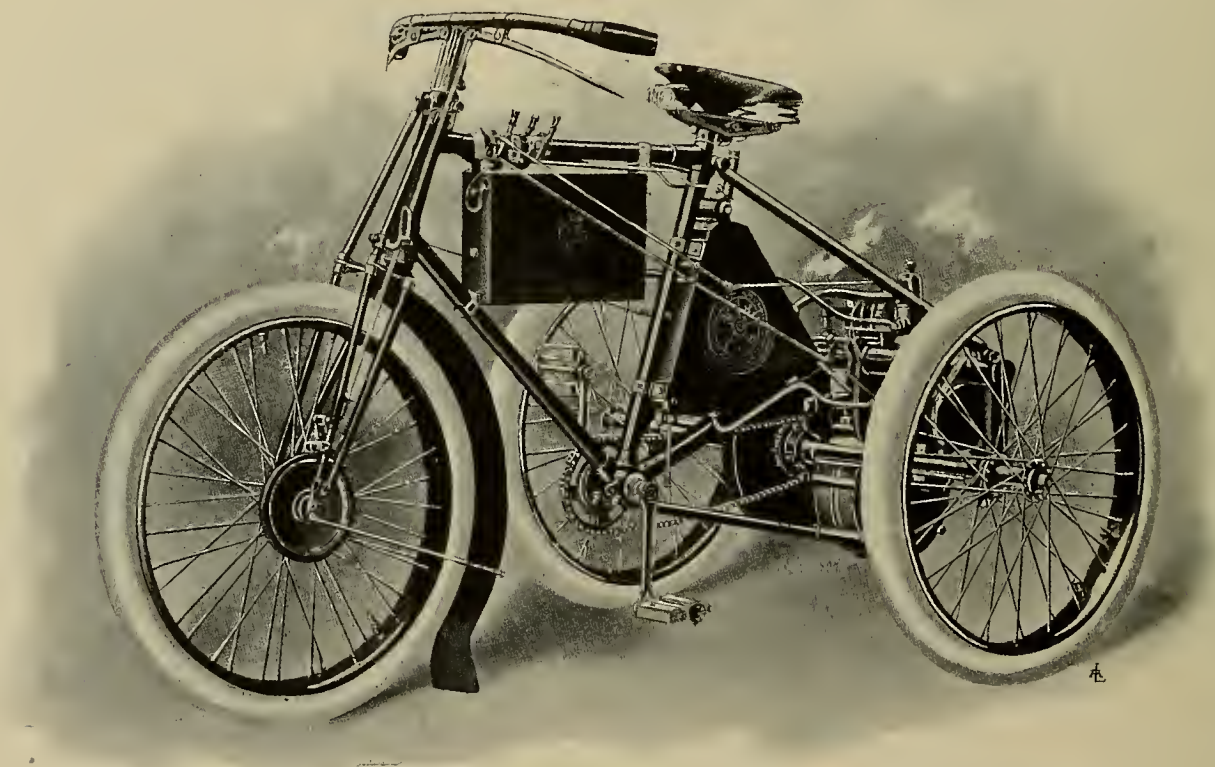
Il *triciclo*, in mezzo a tante evoluzioni, pur perfezionato col sistema dei telai in ferro vuoto e colle gomme pneumatiche, e portato alle proporzioni della bicicletta, tuttavia è passato, e doveva

Bicicletta da montagna di Carlo Bugatti.

logicamente passare in seconda linea, tutti i ciclisti d'ambo i sessi essendosi, grazie alla praticità della bicicletta, completamente emancipati dal timore degli accidenti, divenuti rari (dove la sicurezza del ciclista sia accompagnata da ragionevole prudenza) poi, per la vicinanza della sella e del

pedale al suolo, portanti, generalmente, a minime conseguenze.

Ma nel triciclo si è trovato di nuovo il punto di contatto fra

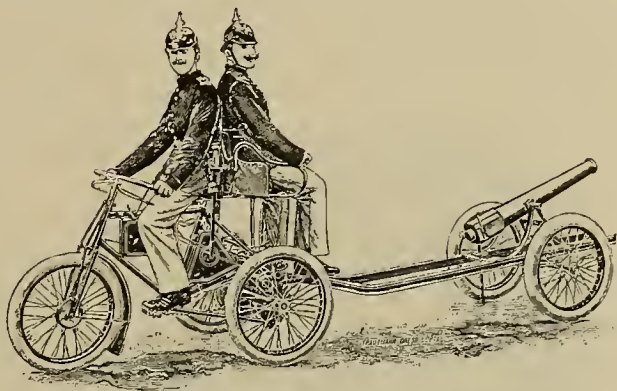
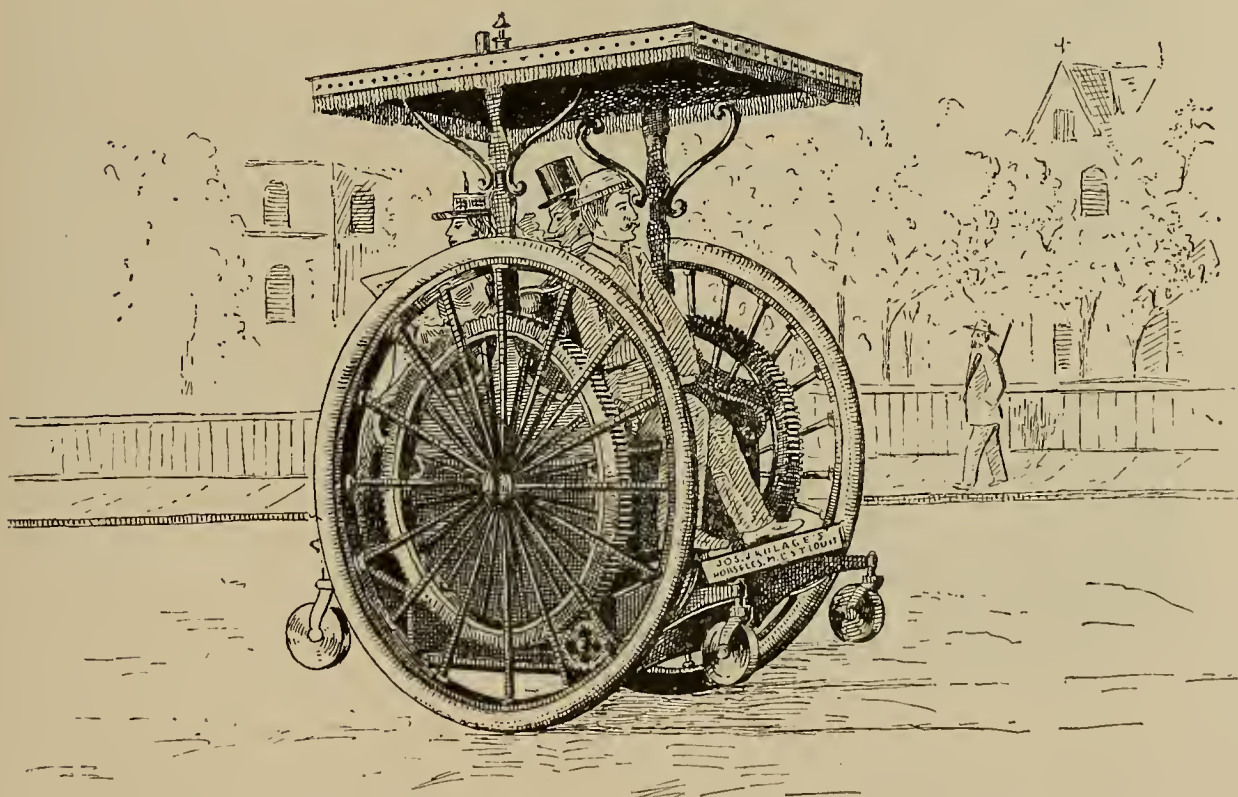
automobilismo e ciclismo. In fatto sono stati applicati al triciclo piccoli motori, generalmente a petrolio, e con appropriate modificazioni meccaniche il triciclo è diventato utilizzabile alternativamente sia come automobile, sia come triciclo a pedali.

Triciclo a petrolio De Dion-Buton. (Fotografia favorita dal Cav. Giuseppe Ricordi, Milano).

Il motore applicato al triciclo rende servigi pratici quando, di fronte a forti pendenze, il ciclista debba rinunziare ad usare i pedali, o quando il ciclista, per lungo viaggio, sia stanco di pedalare; ma siccome il vero ciclismo poggia sul valore individuale, sulla resistenza al pedale, così si può prevedere che il ciclismo non abbandonerà la pratica e leggera bicicletta per il triciclo a motore, nè questo potrà fare una seria concorrenza ai veri e propri automobili, pur essendo suscettibile di pratiche applicazioni.

Così, per esempio, il governo norvegese ha fatto esperimentare in Aix-la-Chapelle l'applicazione dei tricicli-automobili all'artiglieria. Si tratta di un triciclo De Dion-Bouton, con un sedile collocato posteriormente alla sella del ciclista, e montato così da due uomini, seguiti da artiglieri serventi al pezzo montati su biciclette. Per mettere il pezzo in batteria, niente di più facile: si distacca l'affusto che si

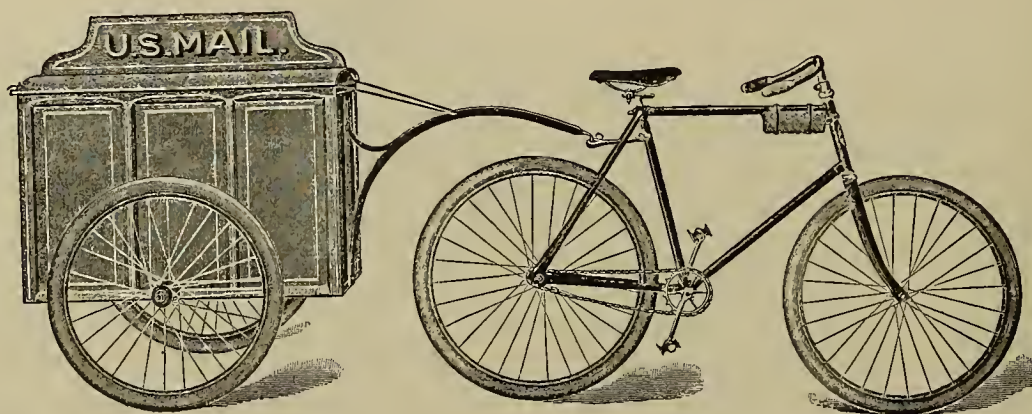
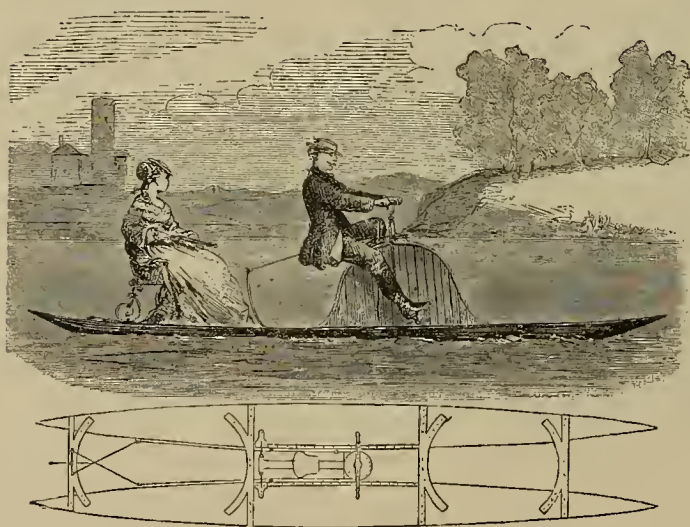
mette a terra, ed il pezzo viene manovrato come tutti gli altri. Le ruote dell'affusto, come quelle del triciclo, sono munite di pneumatici; e questa artiglieria, su strade buone, sarà certamente utilizzabile; ma per manovrare attraverso la campagna non c'è che l'attiraglio dei cavalli.

Dal *Motor Car Jornal* di Londra.

Naturalmente, delle esperienze e delle applicazioni se ne possono fare fin che si voglia. Nel Messico, per esempio, quattro anni sono, fu esperimentato questo tipo di automobile, affatto meccanico, ad ingranaggi, non avente altro motore che il peso e contrappeso di due piattaforme

Automobile J. J. Kulage di S. Luigi, nel Messico; dall'*Horseles Age*, ottobre 1896, n. 12.

mobili a leva messe in movimento dal piede dei viaggiatori, d'onde la funzione delle trasmissioni ad ingranaggio; applicandosi, press'a poco, lo stesso principio motore dei velocipedi.

La bicicletta vera e propria, poi, la vediamo tutti i giorni anche da noi applicata come trascinatrice di piccoli carrozzini leggeri a due ruote; e nell'America del Nord lo spirito pratico degli americani ha fatto un *attelage* ciclistico ben combinato per il ritiro della cor-

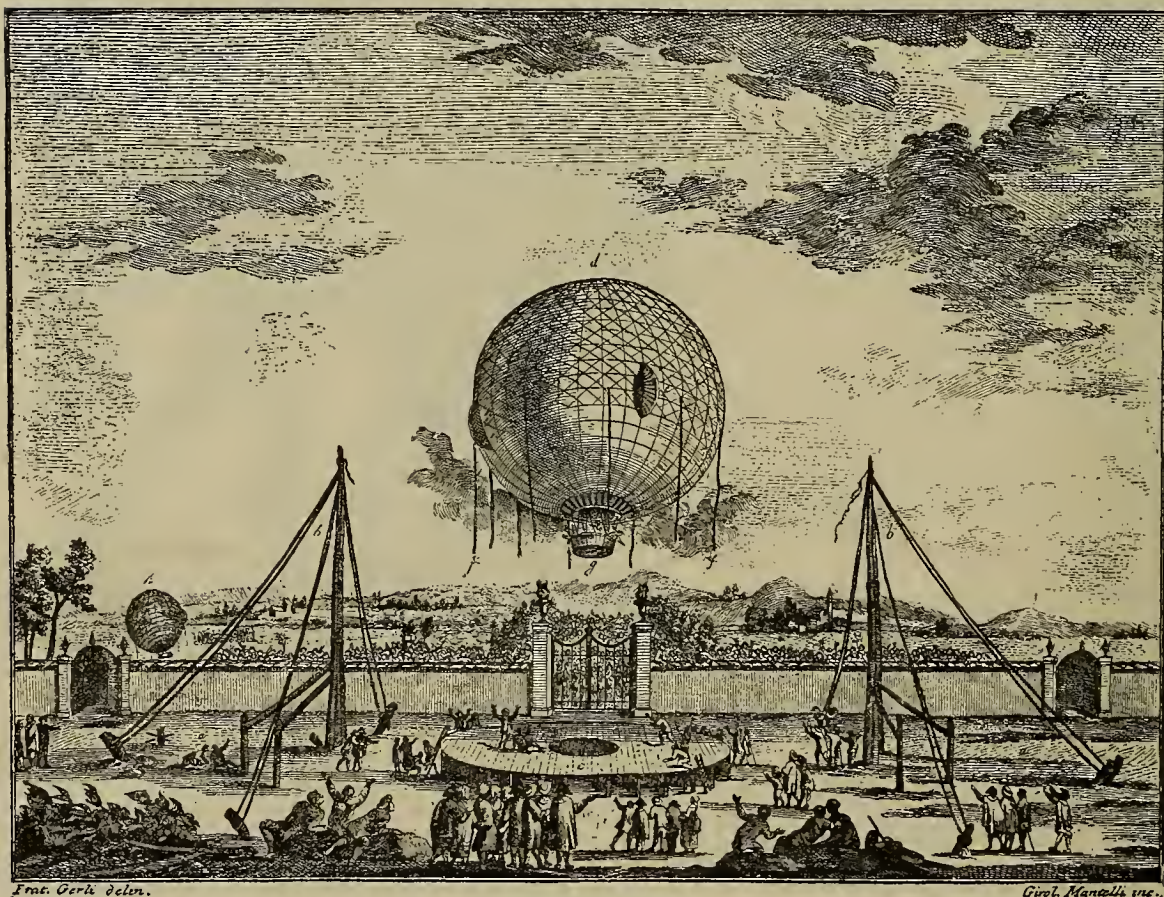
rispondenza dalle cassette postali collocate nei varii quartieri delle grandi città dell'Unione.

Naturalmente il velocipede, preso come principio — muovere delle ruote mediante l'azione dei piedi umani — diede luogo ad una quantità di applicazioni svariatissime, non ultima delle quali il velocipede acquatico, che si vide anche nel laghetto dei giardini pubblici di Milano durante l'Esposizione Nazionale il 1881, e che è rimasto uno degli *sports* molto secondari nelle stazioni balneari marittime per coloro che non sanno trovare altro modo di fare un involontario bagno marino.

A Londra, dove la circolazione nelle grandi strade dell'immensa metropoli è completamente libera, e non viene disciplinata che dalla mano rispettata del *policemen* nei momenti di grande affollamento, mentre d'altronde ognuno tiene sempre rego-

larmente la propria sinistra; a Londra il velocipede — bicicletta, triciclo, solo od accoppiato a piccoli veicoli o forgoncini — si vede in ogni punto della città mescolato e gareggiante in velocità con *cabs*, *omnibus*, carrozze private; e, cosa curiosa, nel disbrigo dei *business* quotidiani si veggono in bicicletta quasi più donne che uomini. Non è poi difficile vedere nei parchi e, verso sera, anche nelle strade della città, uomini e donne che se ne vanno scorrendo su quei lisci asfalti servendosi di pattini a ruote, che anni addietro erano semplicemente in ferro, ed oggi sono anche rivestiti di pneumatici, e danno a chi sa adoperarli movenze eleganti e velocità considerevole. Si videro anche qui da noi cinque o sei anni addietro ed ebbero un momento di favore, ma non è la pavimentazione delle nostre strade quella che può rendere possibile in pubblico un metodo di locomozione individuale relegato, come tardo divertimento serale, nelle sale, non sempre igieniche, destinate in certi pubblici ritrovi alla specialità dello *skating*.

Senza dubbio, lo spirito umano non si è mai stancato nè mai si stancherà a cercare nuove ed ardite forme per superare gli ostacoli della natura e vincere le difficoltà opposte all'azione umana dal tempo e dallo spazio.

Si è già detto e si ripete che il secolo XX, che ora comincia,

sarà quello nel quale l'uomo diverrà arbitro dell'aria, attuando la tanto disputata navigazione aerea, che — senza risalire al volo d'Icaro — nei secoli XVIII e XIX ha contato tanti arditi tentativi e tante nobili vittime.

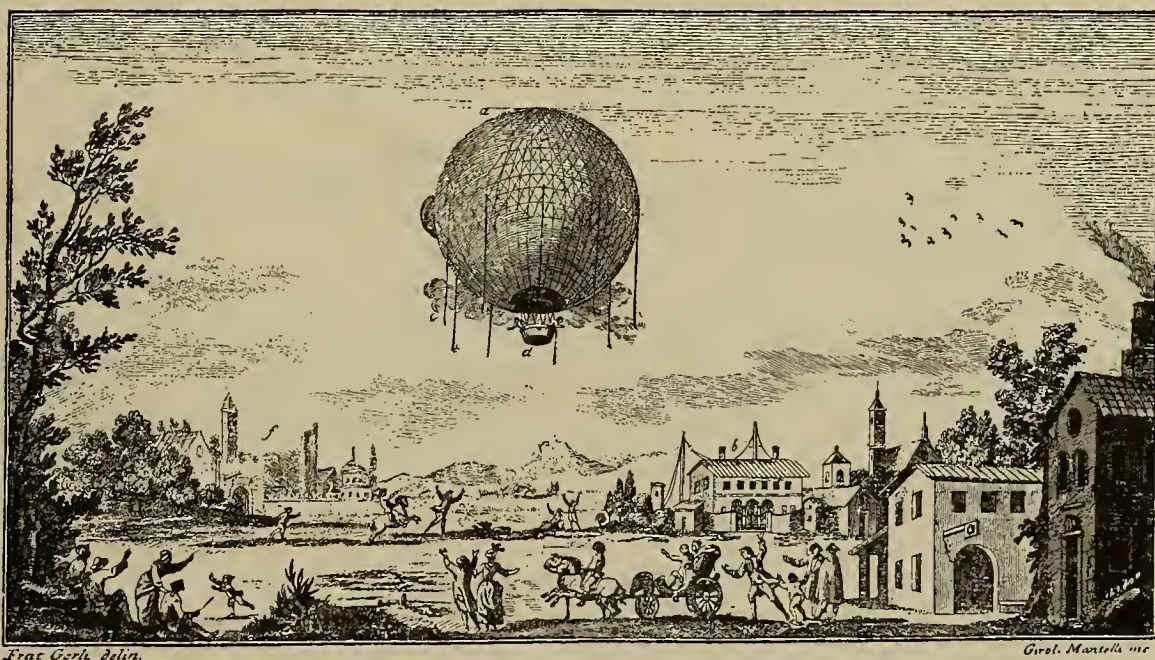
Fu il 13 dicembre 1773 che il canonico Veneziani innalzò in Milano, in piazza Castello, un piccolo palloncino per fare un qualunque

Il pallone Gerli-Andreani innalzato nel giardino di Moncucco il 25 febbraio 1774.

tentativo, mentre dalla Francia in tutta Europa la fama di Montgolfier e dei suoi palloni diffondevasi e stimolava alle esperienze e ai tentativi.

Dalle osservazioni potute fare su quel primo e, praticamente, insignificante lanciamento, i meccanici fratelli Agostino e Carlo Giuseppe Gerli, milanesi, sussidiati dalla munificenza del patrizio milanese don Paolo Andreani poterono costruire una prima grande macchina areostatica di piedi 76 parigini di diametro [1] con la quale essi

[1] Circa 25 metri.

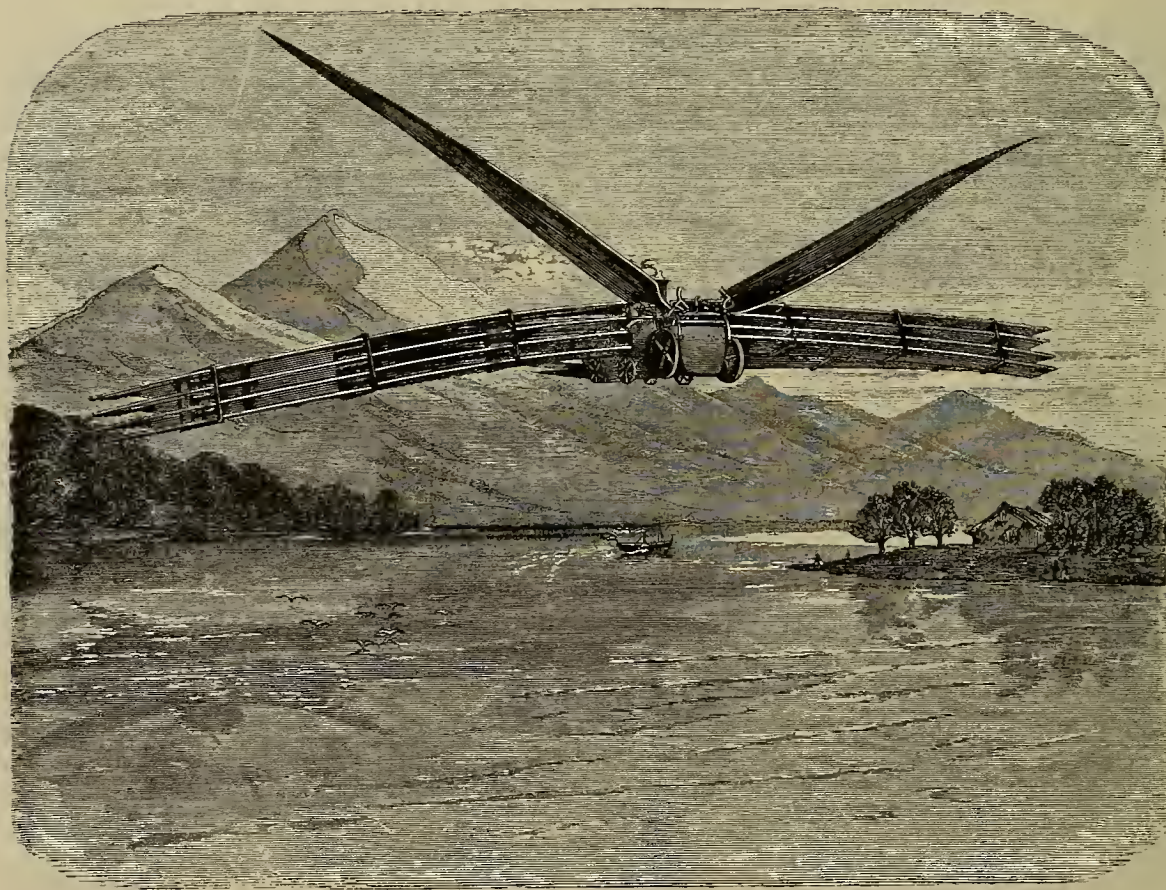
costruttori insieme al mecenate Andreani fecero il 25 febbraio 1774 un primo volo aereo, partendo dal giardino della villa del conte Giammaria Andreani in Moncucco, ed arrivando a salire « circa all'altezza di seicento braccia milanesi corrispondenti a mille e cento piedi di Francia (¹) » mentre sotto agli areonauti movevansi, entusiasmate, paurose, commosse non meno di duemila persone, e talune con carrozze studiavansi di seguire i movimenti del pallone, il cui viaggio fu, per altro, molto breve, non essendosi spinto che ad un quarto di

Frat. Gerli delin. Girol. Mantelli inc

miglio dalla Villa di Moncucco, verso Monza. Fu quello il primo volo tentato in Italia con Montgolfiere; fu celebrato con poesie, con descrizioni ampollose, con medaglie in onore del conte Paolo Andreani; ma i fratelli Gerli nella relazione illustrata che ne pubblicarono — e dalla quale abbiamo riprodotto le curiose illustrazioni (²) — dicevano fino da centoventisei anni sono, profeticamente: « L'invenzione Montgolfieriana, quando non si riguardi come un mero spettacolo di divertimento, potrà contribuire tosto o tardi a vantaggi reali. »

(¹) Poco più di 365 metri.

(²) Parma, dalla Stamperia Reale, 1775.

Siamo noi prossimi a questo, dopo quasi un secolo e mezzo di esperienze frequenti, e senza risalire agli studi ed ai tentativi di G. B. Dante, di Leonardo da Vinci, del padre Lana?

L'uomo non ha mai abbandonato la speranza di potere un giorno gareggiare con gli uccelli e volare. I palloni dalle diverse forme, ad

La macchina volante di Kaufmann.

aria calda, a gas speciali, non hanno impedito altre esperienze e tentativi.

Una macchina volante ideata da certo Kaufmann fu presentata all'Esposizione Industriale tenuta il 1860 nel Palazzo di cristallo a Londra. Egli, il Kaufmann, si era basato sul principio oggi accettato dai più provetti esperimentatori di aereonautica — essere necessario che il veicolo aereo sia vivo, non sia morto, cioè porti seco una forza che lo muova, indipendentemente dalle correnti aeree.

La macchina volante del Kaufmann consisteva in una motrice

a vapore della forza di due cavalli, con due ali suscettiblli di 120 a 150 battiti a ogni minuto, e capace, secondo l'inventore, di percorrere in aria *almeno* ottocento miglia inglesi all'ora, così da impiegare sei ore a compiere il tragitto da Nuova York a Londra!!!... Quattro ruote poste all'intelaiatura inferiore della macchina la rendevano suscettibile di percorrere, occorrendo, certi tratti di viaggio per terra, e se, nel sorvolare all'Atlantico, fosse capitato ai meccanismi aerei qualche accidente, la macchina precipitando in mare avrebbe potuto trasformarsi, disponendo di combustibile, in piroscafo, o, altrimenti, in nave a vela con alberi e remi!....

Peccato che tutta questa bella roba non sia, per lo più, che nella mente degli inventori, pei quali, davvero, fra il dire e il fare c'è di mezzo il mare!

Sei anni sono, per esempio, un meccanico di Berlino, certo Otto Lilienthal, sedotto anche egli dalla passione di volere risolvere il problema del volare, mise insieme un'apposita macchina, avente delle vere e proprie ali, fatte di mussolina molto fitta, spalmata di collodio perchè fosse impenetrabile all'aria, e tesa rigidamente sopra un'intelaiatura di rami di salice curvati adeguatamente, ed aventi nell'insieme la forma di due ampie ali da pipistrello. A queste due ali il Lilienthal aggiunse due timoni, uno verticale avente la forma di una palma e l'altro orizzontale, tutti due, nella loro parte larga, di mussolina collodiata, impiegando il primo come timone propriamente, a tenere la fronte della macchina verso il

Lilienthal che vola col proprio apparecchio.

vento, ed il secondo da manovrarsi prontamente in modo da mantenere costantemente l'equilibrio della macchina volante.

Questa macchina veniva addirittura indossata dall'uomo che con essa voleva volare; ed il Lilienthal compì con la propria macchina dei viaggi aerei del percorso di un trecento metri ciascuno; e le descrizioni da lui fatte dei propri voli sono, in verità, seducenti [1]. Egli, dopo ripetute esperienze, introdusse notevoli modificazioni al proprio apparecchio volante; vi applicò un motorino della forza di due cavalli, leggiero, in alluminio, funzionante coi soli vapori dell'acido carbonico liquido; ma se il meccanismo Lilienthal potrà risolvere il problema (cosa ancora dubbia) di dare le ali, per un percorso che non sia di 300 metri al più, ad un uomo solo; la scienza e l'industria mirano bene ad altro; intendendo esse a dare al secolo nuovo la vera e propria navigazione aerea, adibendovi dei treni aerei, per passeggieri e per merci.

L'apparecchio di Lilienthal che scende.

Su questo campo le esperienze con le quali si è chiuso il secolo XIX, dovute a Krebs, a Renard, a Giacomo Faure (che nella notte dall'1 al 2 settembre 1900 attraversò felicemente la Manica in pallone dirigibile da Londra (Palazzo di cristallo) a Montreuil-sur-Mer) a Santos Dumont, al colonnello Zappelin, alla Società areonautica Italiana, a benemeriti scienziati, studiosi ed esperimentatori dei Due

(1) Ne fu pubblicata una relazione sommaria anche nell'*Emporium* di Bergamo, n. 3 del marzo 1895.

Emisferi, hanno dimostrato che toccare la meta non deve essere assolutamente impossibile, e la fiducia degli sperimentatori è giustamente rinsaldata dai progressi conseguiti nelle applicazioni dell'elettricità.... la grande forza che forse riuscirà, in questo nuovo secolo, a farci percorrere gli spazii aerei... dove la carrozza propriamente detta non può aspirare a fare concorrenza!

L'areo-nave Zappelin nel suo innalzamento del 17 ottobre 1900.

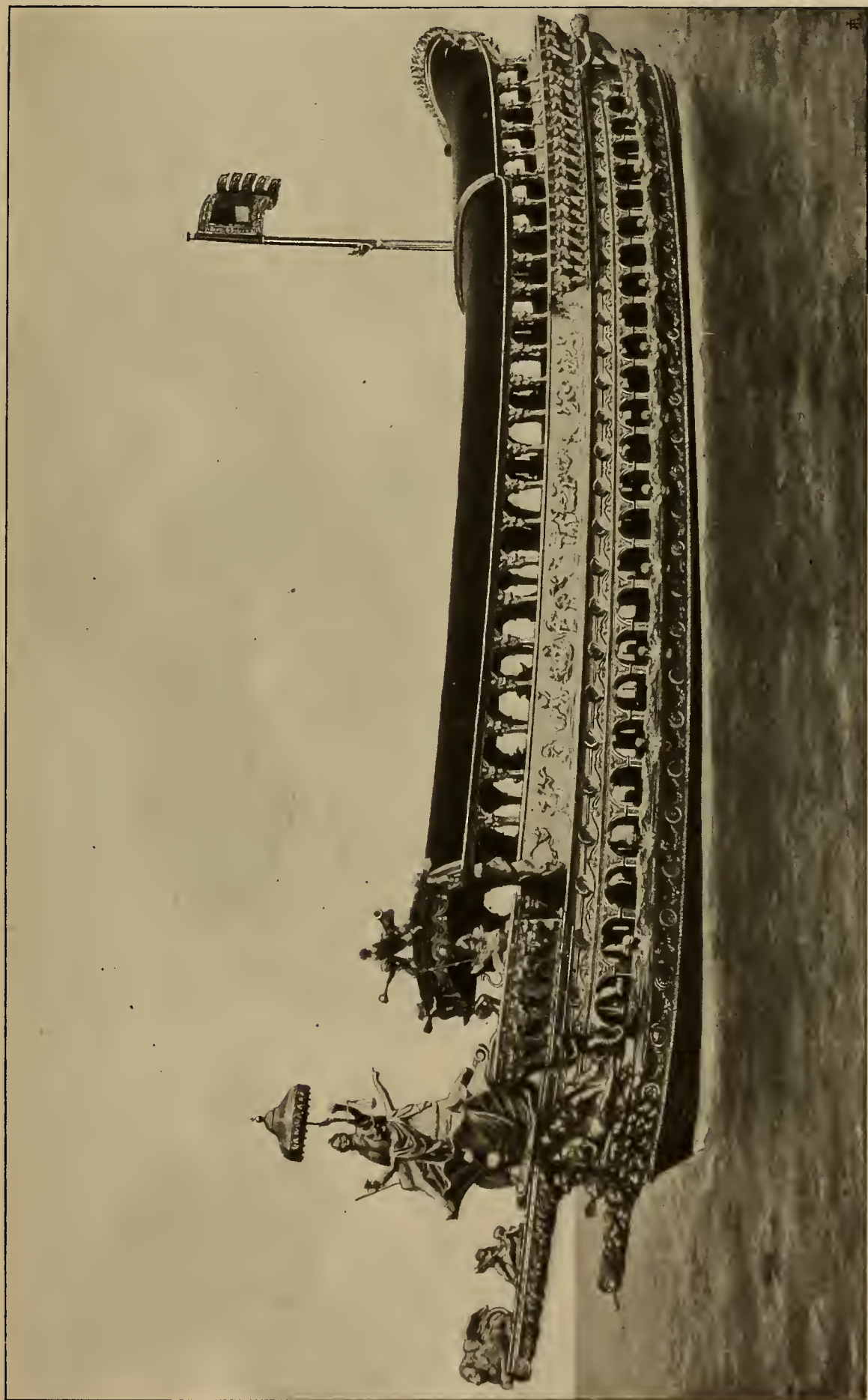
A tutt'oggi le esperienze dell'areo-nave del colonnello Zappelin fatte, con limitati successi, ma sopra serii dati scientifici, rappresentano un risultato, che, per quanto discusso, lascia molto a sperare.

L'evoluzione nei mezzi di locomozione, svoltasi e compiutasi nel secolo XIX, non poteva non comprendere anche la navigazione; ed è già stato detto e ridetto in tutte le storie di Napoleone I che se il grande guerriero avesse prestato fede alle proposte di Fulton per la navigazione a vapore, non avrebbe probabilmente finito i propri giorni nella dura prigionia di S. Elena, navigando alla volta della quale sul *Northumberland* l'agosto 1815 gli toccò di vedere in lontananza filare veloce il primo battello a vapore denominato precisamente *Fulton I*, e nella cui realizzazione il suo orgoglio imperiale non aveva creduto.

E che cosa mai non avrebbe potuto diventare, nei secoli delle sue marittime fortune, la gloriosa Repubblica Veneta, se invece del solo valore dei suoi navigatori e della forza delle sue galee, essa, che disposavasi ogni anno solennemente al mare, dall'alto del suo fastoso

Bucintoro (che ora per feste pubbliche artistiche si vuole ricostruire) avesse potuto disporre del vapore, dell'elettricità, che oggi hanno rivoluzionato addirittura il sistema delle comunicazioni marittime, quanto le terrestri, tanto da mettere Nuova York oramai a cinque giorni da Southampton, e Genova a diciotto giorni da Buenos Ayres?!...

Quanto progresso in ottanta anni, e quanto più ancora, addirittura incomparabile, in confronto ai famosi viaggi ardimentosi di Colombo sulle famose *caravelle*, i cui modelli sono ora ammirati nei musei!...

Attraverso i secoli è rimasto e rimarrà, tipo caratteristico di locomozione sulle Lagune la *gondola,* dal cupo felze misterioso; ed hanno ragione i veri cultori del carattere di Venezia e difensori della sua alta importanza e tradizione artistica a non volere che la Regina dell'Adriatico diventi città ad isolati uniformi, a strade larghe e diritte ingombrate dalle dannose rotaie e disordinate dal frastuono e dal muggito delle campane e dei meccanismi dei carrozzoni tramviari; poichè le necessità industriali e commerciali, anche nei rapporti di Venezia, possono avere completamente la loro soddisfazione per

IL BUCINTORO.

(Fotografia espressamente eseguita da un modello esistente nel Museo Civico a Venezia).

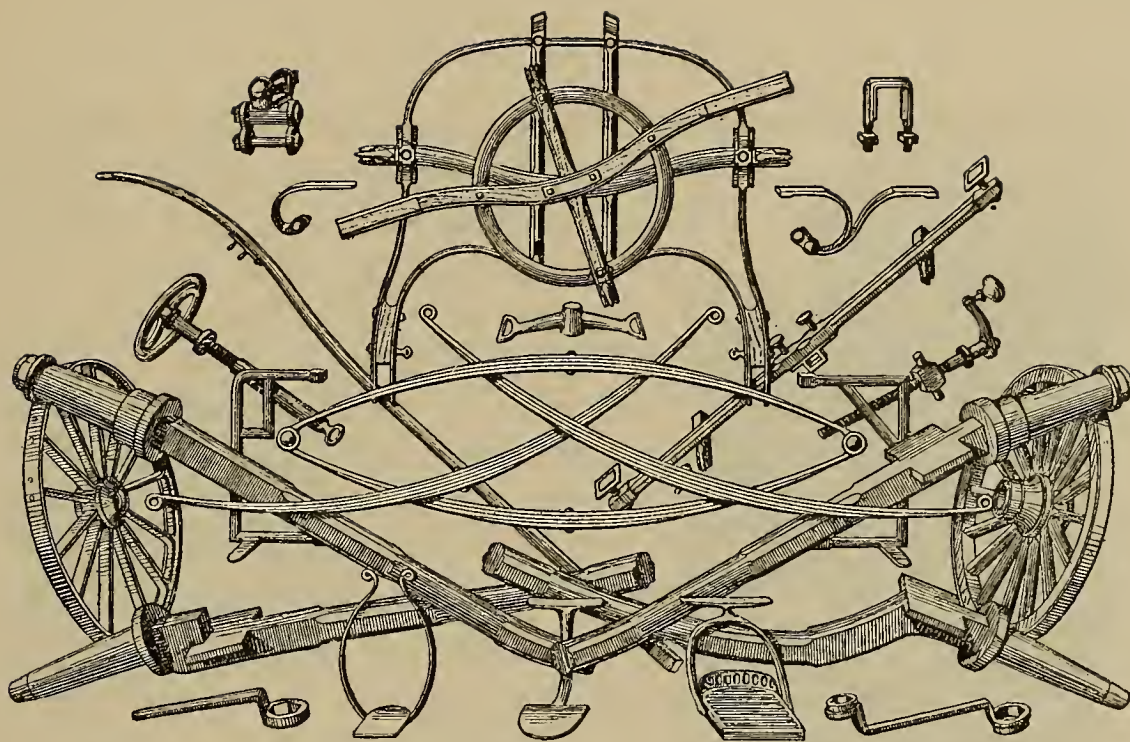
la via di mare come per la via di terra, senza far perdere il carattere monumentale alla città dei Dogi, in favore della quale oggi riprende attività anche quella navigazione fluviale, che una volta era la sola preferita, pei grandi carichi dai nostri laghi al mare. In fatto il 22 dicembre 1900 veniva varato nel Po, vicino a Borgoforte, un piroscafo rimorchiatore, *Generale Mattei*, destinato alla nuova linea di navigazione fluviale da Venezia a Milano e da Milano ai Laghi riprendendosi così le antiche comunicazioni fluviali fra lo stato di Milano e Venezia seguite, specialmente per i grossi blocchi di marmo delle cave di Baveno, fino alla metà del secolo XIX.

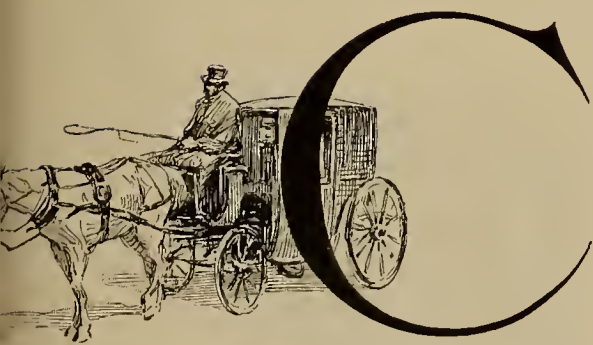
Il *Verbano* primo piroscafo sul Lago Maggiore (1836).
(Da una litografia a colori favorita dal Dott. Achille Bertarelli, Milano).

Si ritorna all'antico, pur facendo il nuovo, e quando il *Generale Mattei* arriverà al Lago Maggiore venendo da Venezia e da Milano, vi sarà certamente accolto con le feste e le maraviglie onde vi fu accolto il 1836 il primo piroscafo a vapore *il Verbano*, la cui macchina, nientemeno, era uscita dalla rinomata officina di Soho, presso Birmingham, diretta da Carlo Watt.

Se si arriverà a risolvere il problema della dirigibilità dei palloni, della navigazione aerea, dovrà essere qualche cosa di maravi-

glioso un viaggio areo, guardando dall' alto tutto il movimento fenomenale degli uomini sulla terra, affaccendati a valersi di tutti i mezzi di locomozione, per accrescere i traffici, aumentare le relazioni, abbreviare le distanze, moltiplicare le energie, gareggiare con cavalli, carrozze, biciclette, automobili, ferrovie, areostatici, piroscafi marittimi e fluviali, con le forze della natura e con le instancabili indagini ed applicazioni della scienza, per aumentare quel benessere generale, che appena sembra raggiunto è già lontano, e per arrivare al quale si compiono tante azioni generose e tanti errori, e si provano tanti entusiasmi belli e tante amare disillusioni.

Il famoso *barchetto di Boffalora*
navigazione fluviale contemporanea, da Milano a Pavia.

Le parti della carrozza, disposte in trofeo decorativo.

RIASSUMENDO

Cominciando questo nostro rapido *Saggio* sulla *Carrozza nella storia della locomozione* dicevamo ([1]) che, a ben guardare qua e là nelle diverse regioni, fuori dalla vita oramai uniforme dei grandi centri, si trovano oggi ancora quasi tutte le diverse maniere di locomozione che la tradizione e la storia sono andate raccogliendo attraverso i popoli ed attraverso le età.

L'uomo a piedi è inutile cercarlo qui piuttosto che lì: esso si trova dappertutto; e, sui sentieri dell'alta montagna, non c'è posto che per l'uomo, dove il progresso non sia arrivato colle sue ferrovie funicolari a corda, a dentiera, a vapore od elettriche. Ma se vi sono

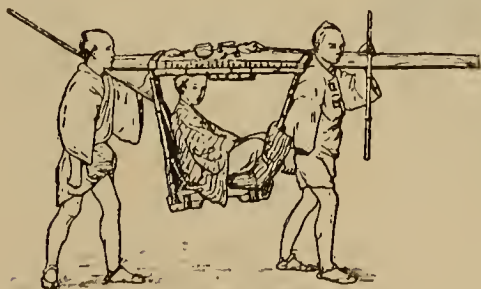
([1]) V. pag. 4.

delle regioni alpestri nelle quali, come nel centro della Svizzera, i moderni progressi possono arrivare, con sicurezza di risultati tecnici ed economici, fino sulle vette del Righi, del Pilatus, della Jungfrau, e, come nelle alpi italiane, sul Generoso, sul San Salvatore, a Brunate; o, come sull'Apennino, a Vallombrosa; od anche fin presso la sommità fiammeggiante del Vesuvio, come al verdeggiante, storico, sacro colle di Superga; vi sono regioni eternamente nevose nelle quali il piede umano stampa l'unica impronta della locomozione, ed anche tale piede, per reggersi sui ghiacci e fra le alte e dure nevi, ha bisogno di apparecchi speciali, come nei paesi della Norvegia, dove all'uomo solamente riesce, anche nella pessima stagione, di varcare i monti e recare le provvigioni, a diffondere le notizie fra gli abitanti, quasi isolati e sepolti. In tutta la China meridionale poi, l'uomo a piedi, è il vero corriere postale, da secoli, e percorre fino a 20 chilometri l'ora!...

Funicolare di Brunate
(Fotografia Carlo Pozzi di Como).

L'uomo che porta si trova dappertutto; l'uomo che trasporta in veicolo il proprio simile si incontra in tutti i paesi orientali, da Costantinopoli, fino al più Estremo Oriente. Nelle Indie, nella famosa China, oggi causa di tante preoccupazioni all'Europa, e campo a tante ricerche, i portatori si incontrano ad ogni passo; e si può ben dire che nel Celeste Impero il *palanchino*, suscettibile di diverse forme, coperto,

scoperto, è quello che si dice una vera istituzione. A seconda della forma, dell'aspetto esteriore del palanchino e dei suoi portatori si può giudicare della qualità, del grado della persona che vi è dentro; ma anche il popolo ha il suo palanchino, e questo tipo popolare si vede in China ed anche più frequentemente nel molto civilizzato Giappone. E tanto qui, quanto nel Celeste Impero, l'uomo è adibito non solo a portare il palanchino aristocratico o popolare; ma è anche addetto al servizio della *retscia*, una carrozzina leggera, leggera, di bambù, che in certe

città dell'India, della Cina, del Giappone — per esempio ad Hongcong — è il veicolo esclusivo, non essendo possibile adoperarne altro stante la straordinaria pendenza delle strade. Un forestiero che arrivi ad Hongcong si vede subito correre incontro a frotte i *culis* (facchini indigeni) trascinatori di *retscie*, snelli, robusti, mezzo nudi, instancabili, fortemente resistenti, insistenti nell'offrire i loro servigi e pronti a trasportare dovunque il forestiere per la tenue somma di 5 *cents* di dollaro (25 centesimi nostri) per ogni mezz'ora. Si può stare tutta una giornata in *retscia* non arrivando a spendere due dollari (lire italiane 10,68); e codesti *culis* sono talmente assidui ed abitudinari che un forastiero il quale per due soli giorni si valga di loro, non ha più nemmeno bisogno di indicare in quale albergo od alloggio

Il *palanchino* del popolo.

privato a corsa finita debba essere ricondotto. Ma nella corsa è bene preventivare anche qualche gratuito ribaltamento. Questo genere di veicolo usuale trovasi anche nei civilizzati centri sud-africani, ma ivi i *culis* non hanno l'assiduità e la fedeltà di quelli cinesi e giapponesi; e si raccontano aneddoti strani, da far passare alle signore sole la voglia di approfittare della *retscia.*

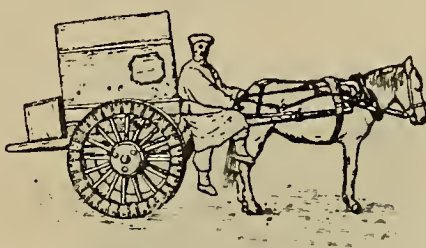
La *giringiska* (in cinese *retscia*) da una stampa originale giapponese.

Oltre alla *retscia,* è frequente in China una carretta o carriuola ad una sola ruota centrale con due posti, destinata non solo a portare in giro per la città due persone sedutevi una da una parte e l'altra dall'altra, ma adoperata molto comunemente per i viaggi da città a città per un solo viaggiatore, il quale siede da una parte, mentre dall'altra colloca il suo bagaglio, e il *culì* vi aggiunge

IN UNA STRADA DI TOKIO.

(Da un disegno edito dai signori Smith e Flaig, fabbricanti di gomme per ruote, Milano.)

alle volte un altro poco di peso, per mantenere l'equilibrio fra le due parti del suo curioso, leggero e resistente veicolo, che dal *culì*, non viene tirato, ma spinto innanzi, precisamente come fanno da noi i braccianti con la loro carriuola.

La China, questo paese nel quale la civiltà antichissima ha messo in opera da secoli organizzazioni e servizi di primo ordine (come quello postale dei corrieri a piedi ed a cavallo, che in Europa non fu veramente organizzato che nel XVII secolo) la China, manca di un sistema stradale per ruotabili come noi lo intendiamo, e ciò si deve alla tradizionale cura di mantenere il Celeste Impero immune il più possibile dagli stranieri invasori; ma dove sono strade, si veggono anche carretti tirati da cavalli, ed usati più comunemente per il trasporto di mercanzie, di bagagli, che non di persone; e nei paesi posti lungo le rive del mare, capita

di vedere la carretta a vela, attorno alla quale si coalizzano in curiosa e bizzarra combinazione di sforzi le energie dell'asino, che tira e porta insieme; del vento, che spinge nella parte centrale il curioso veicolo; e del proletario chinese affaticantesi a portare ed a spingere ad un tempo.

Il cavallo nella interezza della sua funzione di cavalcatura primitiva lo vediamo nelle campagne dell'Argentina, dove dell'indigeno si può dire che egli nasce a cavallo e vive a cavallo, ed ha cieca fede in sè e nel vigore e nell'agilità del proprio cavallo, suo compagno indivisibile. La sella del *gaucho* è abbastanza complicata, dovendogli talvolta servire da letto, quando egli deve dormire all'aria aperta. Essa si compone di tre o quattro coperte di lana sulle quali poggia una sella di legno, alla quale è sovrapposta una pelle di agnello, il tutto legato da una larga fascia e detto, tutt'insieme, *recado*. Il sogno del *gaucho* è di avere un *recado*

ricco di adornamenti e di vero valore; ma il *recado* è niente senza il *lazo* (il laccio) che in larghi giri pende dal dietro della sella, alla quale questa lunga corda di cuoio fortemente attorcigliata è attaccata per uno dei capi. È terribile questo *lazo* in mano al *gaucho*, intrepido sulla propria cavalcatura, e sicuro di arrestare a distanza un bue, uno struzzo, un cavallo ; caccia maravigliosa della quale venne a dare un pittoresco saggio in Europa anni sono l'avventuroso organizzatore della caratteristica compagnia *Buffalo Bill.*

Ugualmente primitivo è l'uso dei quadrupedi come mezzo di trasporto nelle regioni centrali, deserte e montuose del Chilì e del Perù.

Ivi il *lama*, animale forte, resistente, affine al cammello, ma senza le gobbe adipose sul dorso, serve a formare le carovane da trasporto, come si formano coi cammelli e coi dromedari attraverso i deserti africani ; e, attraverso le alte montagne delle Ande, rappresenta l'unico mezzo di trasporto preferito dai peruviani, che ne sono così alteri, da avere innalzato il loro animale tipico all'onore di essere riprodotto sui francobolli di uso internazionale.

Non meno interessante, per vedere le primitive applicazioni dei quadrupedi alla locomozione, è la vita africana, dove l'arabo, immedesimato anch'egli col cavallo, non vive che con esso, e per esso è padrone delle vie ; affronta attraverso i deserti viaggi lunghi, pericolosi, nei quali la resistenza del cavaliere e del quadrupede sono messe alle più difficili prove; poi, arrivato alla meta, quando non dovrebbe cercare che il riposo, ha l'impulso di abbandonarsi alla tradizionale *fantasia*, nella quale il cavallo moltiplica la propria agilità ed il cavaliere la propria destrezza.

Quando dall'interno, arrivano al Cairo le torme di cavalieri arabi, precedenti le carovane formate da lunghe catene di carichi cammelli, ecco muovere loro incontro il tipico asinello, piccolo, ma forte, nervoso, agile e veloce, rappresentante al Cairo la cavalcatura per eccellenza, noleggiata quotidianamente per ogni trasporto, per ogni gita;

per una corsa fino al Nilo come per una visita alle Piramidi; l'asinello, che nella storia dell'Egitto ha, ormai, una pagina mistica indelebile, e che alla fantasia dei fanciulli appare, fino dalle primissime nozioni dell'infanzia, come l'animale paziente per eccellenza, destinato dalla Provvidenza a portare a salvamento dalla iniqua strage il Mistico Fanciullo! Le nostre isole italiane sono, quanto l'Egitto, famose per l'allevamento di asinelli sorprendenti per la loro piccolezza e per la loro resistenza, tanto che un somarello sardo e più ancora un asinello di Pantellaria formano, in campagna, l'aspirazione dei ricchi fanciulli; soddisfatti, per altro, nel Veneto con asinelli indigeni, altrettanto forti e graziosi, onde formansi le allegre cavalcate estive sui monti salutiferi circostanti a Recoaro.

Quella, in mezzo a tanta eleganza, è pure locomozione primitiva, primitivissima; tant'è vero che, nel volgere dei secoli, tutti i tipi sono rimasti e perdurano!

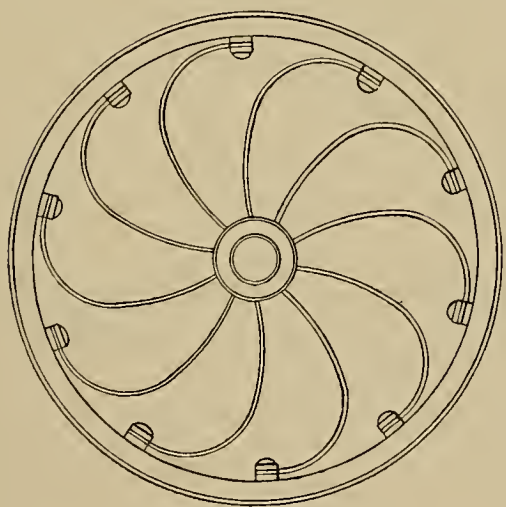
Nell'America del Nord, negli Stati Uniti lotta ancora e resiste la razza indiana originaria, e corre ancora nelle campagne dell'Oklahama, dei Territori Indiani, sui cavalli riccamente bardati ed impennacchiati che si trascinano dietro una specie di slitta primitiva per il trasporto dei fardelli. Corre l'eschimese sulle nevi e sui ghiacci con la sua rozza slitta tirata dai velocissimi cani; e gareggia con l'esquimese il lappone, che non ricorre ai cani ma adopera, per attaccarla alla slitta, più piccola, e più leggiera, la renna, che è la bestia da tiro molto apprezzata nelle regioni circumpolari d'Europa e di Asia. Alla mostra Universale di Parigi 1900 nella sezione russa vedevansene molti

e varii dei tipi primitivi e rozzi di equipaggi per le regioni artiche; e si può affermare che nella forma e nella sostanza quei veicoli sono rimasti, e rimarranno immutati, per secoli e secoli, in ordine alle necessità imposte dalla natura in quei luoghi, dove anche la vita ed i bisogni dell'uomo rimangono immobilizzati dalla invariabilità dell'ambiente.

Così, dove i ghiacci e le nevi non finiscono mai, è inverosimile supporre che il veicolo possa avere bisogno della ruota, la quale, primitiva e piena, si vede tanto sotto al carretto che nel porto di Java si presenta costantemente per il carreggio dei bagagli dei passeggeri, e delle merci; quanto sotto al carro dei contadini sardi, tipo solido, primitivo, rimasto invariato nonostante la mutazione che il tempo e la pratica hanno portato alla

Il carro sardo. (Da fotografia favorita dal cav. Andrea Vochieri).

ruota, la quale in alcune grandi carrozze da viaggio del secolo XVIII figuranti alla mostra retrospettiva della locomozione nell'ultima Espo-

sizione Universale di Parigi, abbiamo visto formata con segmenti di cerchio (gavelli) in legno, tenuti insieme da altrettanti segmenti di cerchio in ferro, questi sovrapposti al punto di congiunzione dei due gavelli di legno, e così via, onde formare il contrasto per la resistenza. La ruota ai giorni nostri, come abbiamo veduto nei veicoli americani, nel *sulky*, nelle biciclette, è diventata un modello di solidità, di eleganza, di leggerezza e, grazie alle gomme anche, diremo, di silenziosità; e giacchè ne parliamo non vogliamo dimenticare un tentativo che fu fatto, non molti anni sono, qui in Milano, di una ruota, ideata da Giulio Latini, che ne ottenne anche il brevetto, fatta con raggi di molla, ricurvi, in guisa da rendere la ruota elastica; esperimento che costò denari parecchi.

Ruota Latini, da originale esistente presso la Ditta F.sco Belloni, Milano.

Nella storia della ruota è, si può ben dire, parte della storia del progresso umano, il quale, a seconda delle condizioni locali, dei paesi, delle tradizioni, dei costumi ha le sue caratteristiche tipiche, le quali non si cancellano, ma esso vi si sovrappone con ciò che è praticamente utile; tanto che la ruota, non solo a raggi, ma protetta da ampia staffa, che la ripara dagli urti contro le roccie, si vede nel fantastico carro da viaggio degl'Hindou, sulle rive del Gange; e, viceversa, alta, snella, agile, si vede sotto il pittoresco carrettino spagnuolo nelle campagne attorno a Cadice; ma tanto gli abitatori asiatici delle regioni caucasee, quanto i vivaci contadini della Spagna meridionale, pur conservando nelle forme esteriori tutto il carattere tipico delle loro razze e dei loro paesi, sono uguagliati dalla formula unica

del progresso nella locomozione — la ruota, che dai tempi antichissimi ai nostri è rimasta e rimarrà, alata e folgorata, simbolo della velocità.

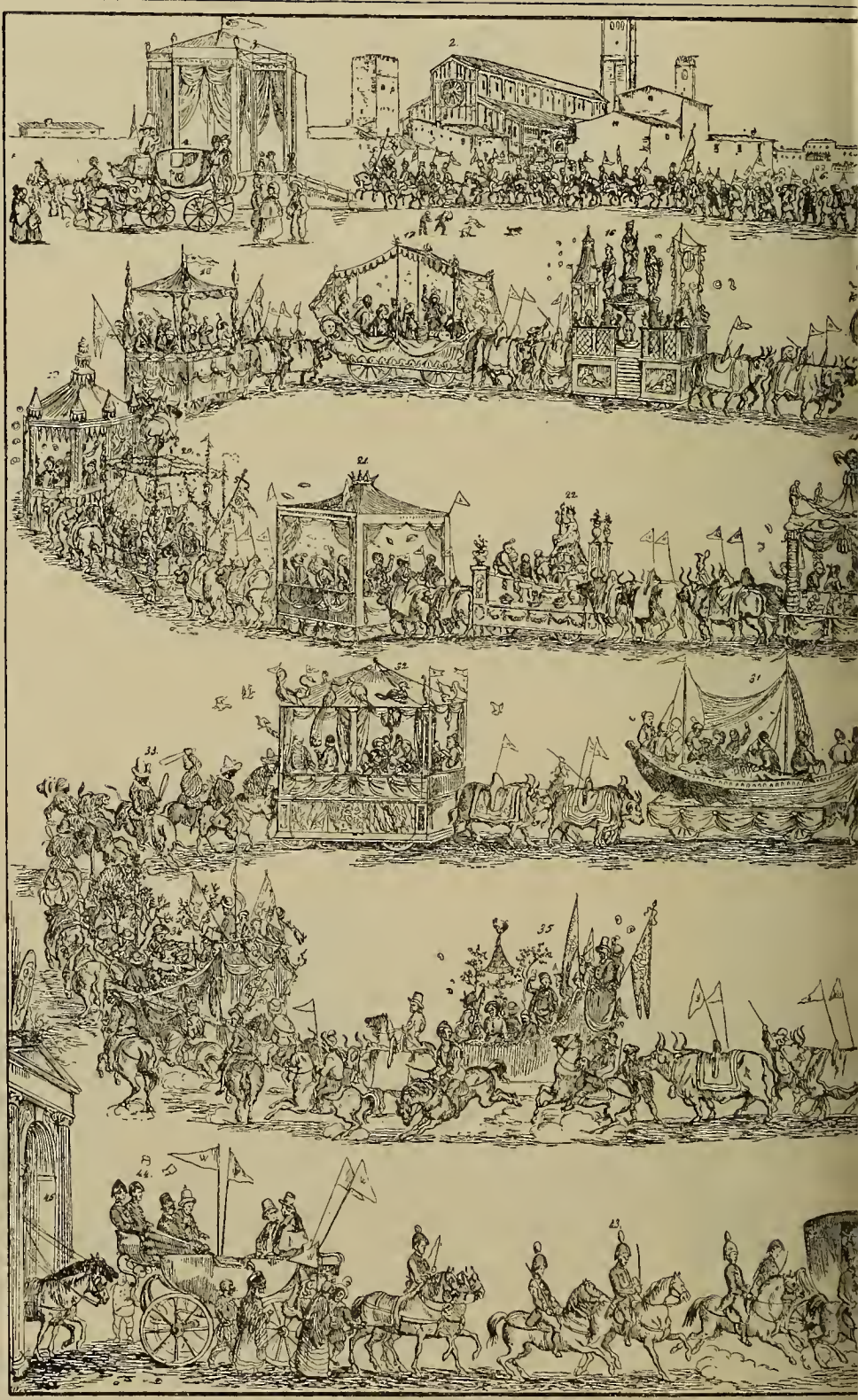
Distintivo degli agenti ferroviari della Rete Mediterranea.

A volere fare un libro sulla storia della ruota vi sarebbe da raddoppiare più volte questo volume, nel quale abbiamo voluto limitarci ad appena un *saggio* di ciò che si potrebbe fare soltanto per la carrozza, la quale imperniò, logicamente, tutto il proprio sviluppo sulla ruota, senza la quale non sarebbe stata possibile tutta la successione di forme, di concezioni artistiche, di espressioni geniali e fantastiche delle quali attraverso i secoli, come abbiamo visto, i rotabili in generale e la carrozza in particolare sono stati suscettibili.

I progressi rapidissimi che abbiamo visto nella evoluzione della locomozione compiutasi in questi ultimi settanta anni, se soddisfecero

Le principali Deità adunate in Convito per le Nozze di Amore, e Psiche. Mascherata, eseguita in Roma da una Nobile Società nel Carnevale dell' Anno 1805.

(Dall'*Italia nei Cento Anni del secolo XIX*, di A. Comandini, pag. 120).

alle necessità sociali ed economiche della progredita civiltà, contribuirono a modificare le tendenze ed i gusti della pubblica consuetu-

1 Monumento di Tom. D.r Da-Vico, e Tavole di Bocri
2. Basilica di S. Zenone.
3. Palco dei Gnocchi
4 Carrozza del Podestà
5 Cavalcata di Mugnaj
6 Torcolotti Pizzicagnoli, e Pistori.
7 Brigata de Camiciotti.
8. Mascherata dei Maccheroni.
9. Cavalcata di Tom. D.r Da-Vico
10. Carroccio Com. detto dell' Abbondanza
11. Carro dei Gnocchi
12. Biga dei Possidenti.

13. Carro Castaldi dei suddetti.
14. Banda musicale del Com. di Povigliano.
15. Primarj Negoz. in Seta, Speditori, e Magazzinanti.
16. Orefici Gioiellieri, Negoz. di tessuti in oro ed argento
17. Orivolaj, Camb. Valute, Negoz. al taglio, di Mode, di Ombrelli, di Porcellane, di Chincaglie, di Cappelli, Sarti, e Rigattieri.
17. Farmacisti, Droghieri, e Vendit. di Colori.
18. Fabbricatori, e Vendit. di Cuoj.
19. Negozianti di Legnami.
20. Caffettieri, Cioccolattieri, Offellieri, e Vend. di Liquori.
21. Arte Tintoria.

Baccana

Al Nob. Cav. Conte **GI**

di S. S. Maur

S. M. I. R.

G. Portalupi. T.

(Dalla collez

(Dalla collezione del dott. Achille Bertarelli, Milano)

dine, quelle frequenti e grandiose feste popolari nelle quali, durante l'ultima settimana di carnevale specialmente, presentavansi al pubblico

Ricchezza Lombarda (i bachi da seta)
carro eseguito da Francesco Belloni, per il corso carnevalesco del 1870 in Milano.

nelle principali città d'Italia le forme più svariate di fantastici ed artistici carri, nella costruzione dei quali se la fantasia ed il gusto degli

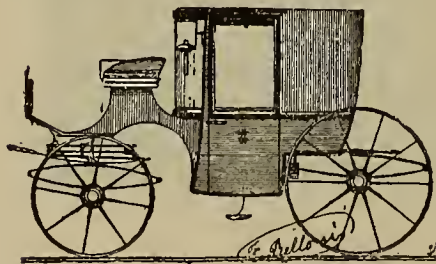
Nettuno, carro mascherato per i corsi carnevaleschi del 1884 in Milano.
(Fotografia posseduta dalla ditta Francesco Belloni, Milano).

artisti potevano sbizzarirsi, vi abbisognavano anche l'arte, l'abilità dei costruttori e dei fabbricanti di carrozze, i quali di frequente trovavansi

a dovere risolvere dei veri problemi di statica e di meccanica, causa la complessità e le proporzioni delle figurazioni che volevansi rappresentare e delle costruzioni poderose che volevansi compiere.

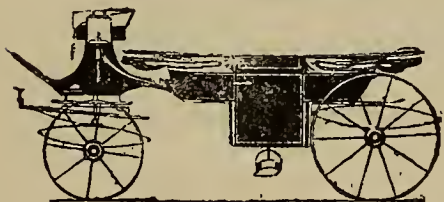
A Roma, nella capitale politica d'Italia, la tradizione dei corsi mascherati carnevaleschi sopravive, non senza contrasti, di fronte alla corrente dei gusti moderni, che non è favorevole ai chiassosi divertimenti di strada.

Una città che, in questo genere, aveva una tradizione, mantenuta per anni ed anni, è Verona, la cui mascherata del famoso *venerdì gnoccolar*, nella quale vedevansi sfilare carri, cavalcate, veicoli d'ogni forma, aveva insieme una certa importanza ufficiale, in quanto vi intervenivano, con carrozze di gala, anche le autorità costituite; ma anche il *venerdì gnoccolar* di Verona ha subìto la inevitabile evoluzione, sia perchè — abbreviate dalle ferrovie le distanze — tutti coloro che possono vanno periodicamente, e ad occasione, a divertirsi anche in tutt'altra stagione che non sia il solito carnevale, nei grandi centri italiani ed esteri; sia perchè i godimenti della vita si sono fatti più positivi, e le aspirazioni popolari vanno portando ad altro che ai divertimenti di strada; sia perchè altre forme di spettacoli pubblici, come le corse al galoppo o al trotto nella stagione primaverile, hanno sottratto molto contributo di idee e di danaro ai carnevali dei vecchi tempi.

Sonosi andate modificando le vecchie costumanze anche in fatto di pubbliche passeggiate e di semplici corsi di carrozze signorili. L'invasione della rotaia tramwiaria — arrivata a Milano ed in alcune altre città italiane a veri eccessi, ai quali mai acconsentirono i belgi, i francesi, gl'inglesi e nemmeno gli stessi americani — ha determinato uno spostamento nella circolazione delle carrozze, considerate come veicolo di lusso da figurare nei pubblici corsi.

Brougham (1880) fabbricato dalla ditta Francesco Belloni, Milano.

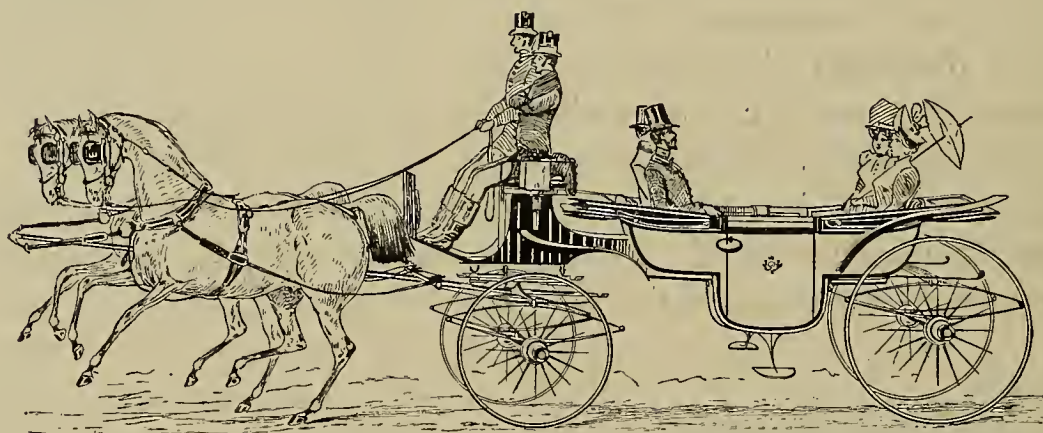
Questi sono ancora possibili a Torino, a Firenze, a Palermo, a Napoli, a Roma, dove il concorso di famiglie della nobiltà, dell'alto censo, nazionali e straniere, la residenza di case principesche, della Corte, degli ambasciatori, mantengono vivo il lusso dei cavalli e delle carrozze seguendo tutte le variazioni della moda col fasto e coll'emulazione che sono propri di chi dispone delle

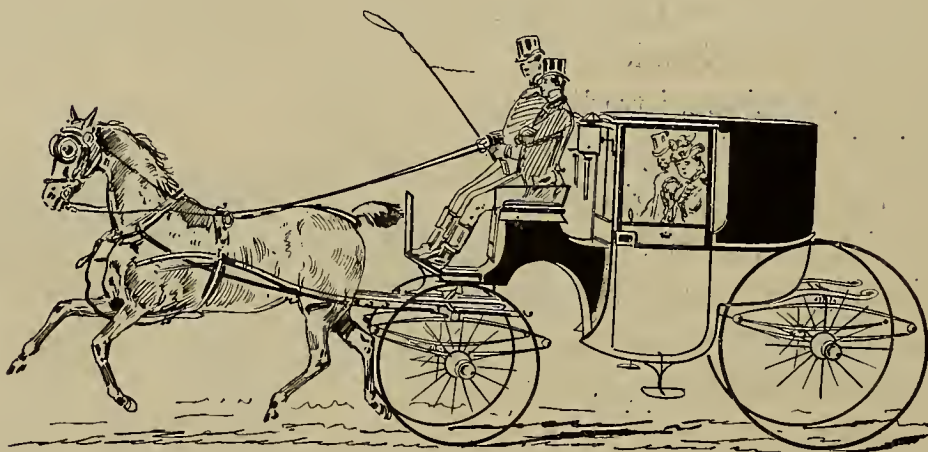
ricchezze per soddisfare al vero buon gusto; ma in città nelle quali la trasformazione industriale è profondammente avvenuta, come nella nostra Milano, la quale conta oggi oltre mezzo milione di abitanti, una buona metà dei quali appartengono (dall'artista propriamente detto all'operaio d'officina) alla classe dei lavoratori, è naturale che tutto ciò che è area pubblica venga assiduamente disputato per i bisogni circolatorii delle masse, per l'impianto di nuove industrie; cosicchè è da considerare miracolo che siavi rimasta salva, da adibirsi a parco, l'antica piazza d'armi, la quale, come parco, è di costruzione troppo recente perchè possa ancora rappresentare una vera zona verdeggiante ed ombreggiata, così da invitare a formarvi quell'abituale convegno di carrozze e di veicoli di lusso, che veggonsi in tanto gran numero e in tanta varietà di eleganti forme ai viali e alle passeggiate delle Cascine a Firenze; al Pincio, a Villa Borghese, a Villa Doria Pamphili, nell'ex-villa Corsini in Roma; a Napoli in via Caracciolo ed attorno alla Villa; a Palermo alla Favorita; mentre a Milano, per l'allargamento della cinta daziaria, stanno già scomparendo, uguagliandosi alla via di circonvallazione, i tradizionali bastioni, sacri da appena un secolo e mezzo al passeggio delle carrozze signorili, e per la trasformazione dei quali non si penserà probabilmente nemmeno a trarne (come sarebbe desiderabile) il profitto che Parigi, Vienna, Francoforte, Cologna, Torino seppero trarre da consimili demolizioni, alle quali susseguirono gli ampi *boulevards*, la *ringstrasse*, le *anlages*, i *corsi alberati*, che rendono possibile lo sviluppo di ogni forma di locomozione, da quella pesante ed esclusivamente industriale, a quella di comodo pubblico,

Tilbury esposto a Nizza (1884) dalla ditta Francesco Belloni, Milano.

Landau quadrato fabbricato dalla ditta Francesco Belloni, Milano.

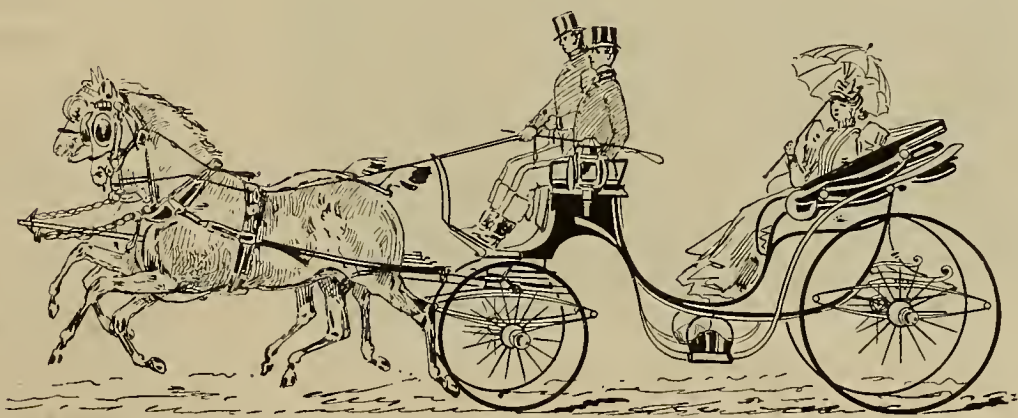
Landau ad otto molle fabbricato dalla ditta Francesco Belloni di Milano per sir Vhithead di Crawley, Sussex (Inghilterra).

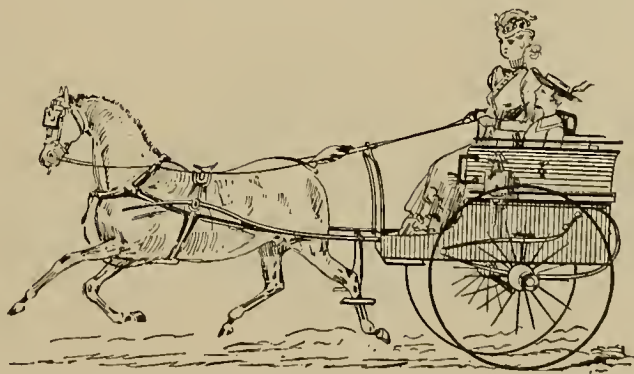
ed a quella di lusso, che nella funzione economica e sociale ha la sua importanza e reca i suoi generali benefici.

Ai giorni nostri, come dicevamo anche poco sopra, a certi divertimenti pubblici che erano in gran voga una volta, se ne sono an-

Landau esposto il 1894 dalla ditta Francesco Belloni di Milano alle Esposizioni Riunite ed encomiato dal compianto re Umberto.

dati sostituendo altri; e nella nostra Milano, più tardi che altrove, sono andate incontrando il gusto del pubblico anche le corse al galoppo, all'inglese, delle quali fecero un primo tentativo, nel 1817, nella piazza d'armi vecchia, alcuni ricchi ufficiali austriaci degli usseri; ma

Coupé o *Brougham* del 1896, costruito dalla ditta Francesco Belloni, Milano.

perchè la cosa a Milano assumesse le forme che vedevansi già a Roma, a Firenze, a Torino, a Napoli, a Pisa, a Parigi, in Inghilterra, dovettero passare dal 1817 quasi ancora sessanta anni. Pure, attorno

al *turf* di San Siro si è formata in quasi quindici anni una buona corrente di interessi ed anche di passioni sportive, e le consuete corse di maggio e le autunnali sono buona occasione ad importanti concorsi ippici ed a sfilamento di notevoli e modernissimi equipaggi; ma se a Milano per la circolazione stradale vi fossero delle norme pre-

Mylord del 1896 presentato alle Esposizioni Riunite in Milano dalla ditta Francesco Belloni.

cise, se queste norme fossero osservate e fatte osservare, il lusso dei cavalli e delle carrozze (attorno alle quali tanta gente e tante categorie di lavoratori vivono utilmente) potrebbe mantenersi ed anche ritornare allo splendore di trenta o quaranta anni addietro, mentre oggidì, in una città come la nostra, con la circolazione veramente tumultuaria che ogni giorno aumenta, una signora che — come si vede a Parigi, a Londra, a Roma, a Firenze — voglia accompagnare in *charrette* il proprio figliuolo dal lontano villino alla scuola, deve pensarci su due volte; e giornalmente i veicoli eleganti si possono dire proscritti dalla nostra Capitale industriale, nella quale coloro che hanno carrozze e cavalli sono costretti a considerarle più come mezzo di trasporto, che come manifestazione pubblica di eleganza e di lusso, ed i cocchieri, per

Charrette (1896) fabbricata dalla ditta Francesco Belloni, Milano.

quanto abili ed esercitati, in strade strette ed affollate di carri, carretti, *trams* come i nostri corsi Torino, Garibaldi, Vittorio Emanuele, Santa Margherita, via Mercanti, hanno un bel da fare, non per evitare di far male agli altri, ma per salvare da frequentissimi e pericolosi accidenti i cavalli e le carrozze di cui hanno la direzione e la responsabilità.

Duc-de-Dame (1894) eseguito dalla ditta Francesco Belloni di Milano per S. A. I. e R. la principessa Laetitia d'Aosta-Napoleone.

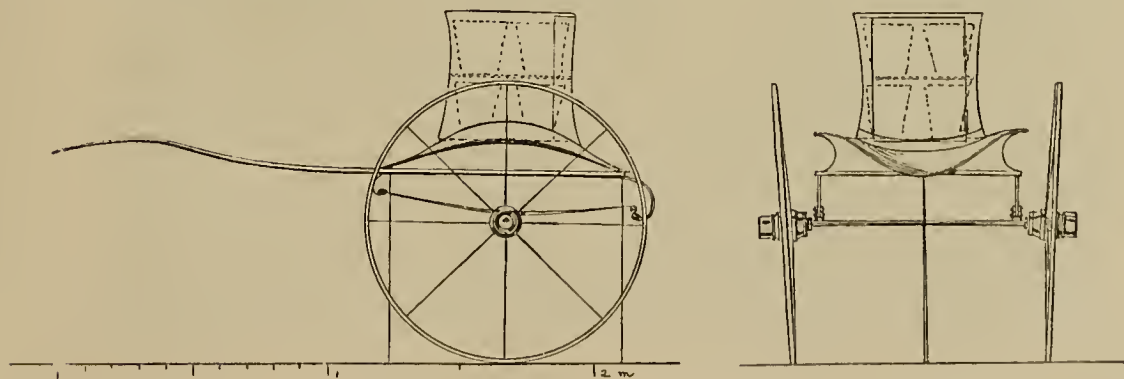
Oramai i ricchi vanno a vivere la maggior parte dell'anno nelle loro ville circostanti alle grandi città, alle quali si recano (per andata e ritorno) coi moltiplicati mezzi di trasporto ferroviari e tramviari, che oggi trovansi sviluppati da ogni parte; e il lusso e lo sfoggio delle carrozze e dei cavalli si vede più facilmente, oggidì, anzichè in città, nelle campagne popolate di ville, come la nostra Brianza, dove alle stazioni ferroviarie e dei *trams* l'affluenza delle vetture che

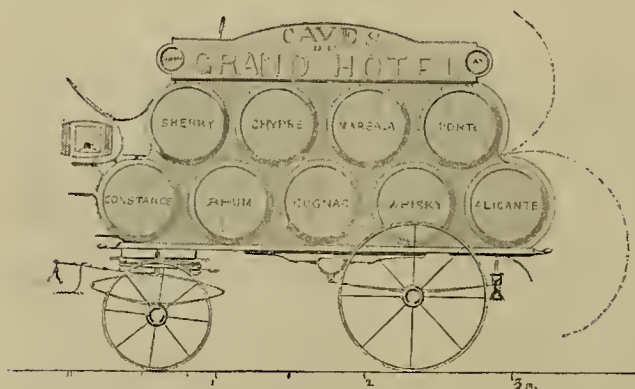
Breack (1896) presentato alle Esposizioni Riunite in Milano, dalla ditta Francesco Belloni.

vengono a prendere ed a ricondurre i ricchi villeggianti offre la più curiosa ed interessante varietà. Questo verificasi anche in Inghilterra

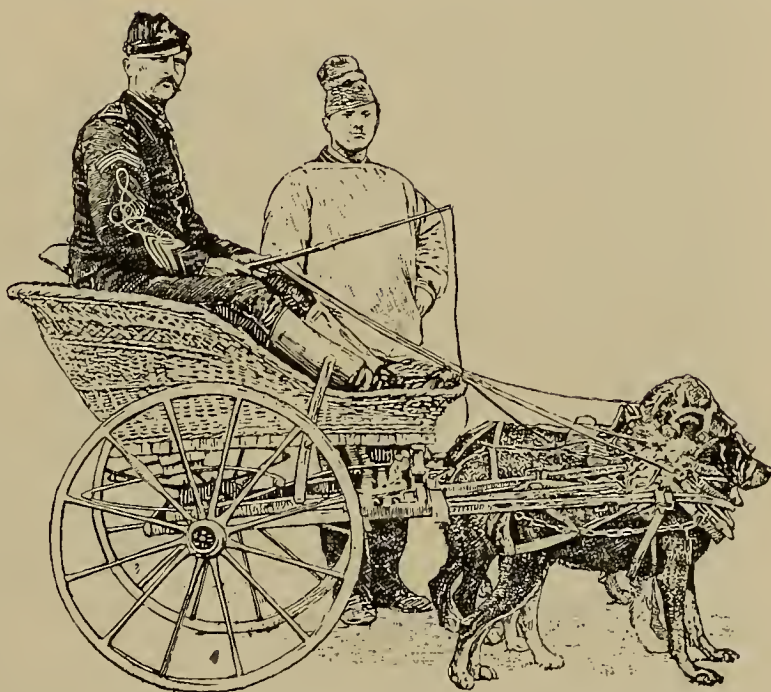
ed in Francia. A Nizza, a Cannes, soggiorni invernali della classe elevata di tutta Europa, il lusso e la varietà delle carrozze si presentano con tutte le migliori forme di eleganza e di buon gusto; e vi sono ricchi italiani e stranieri che nelle loro città si acconciano alle esigenze imposte dalla trasformata vita locale e si valgono dei mezzi di locomozione di uso pubblico, ma quando sono a passare la stagione invernale in riviera si fanno spedire nelle prescelte stazioni i cavalli e le carrozze di lusso e spiegano là, nella gran gara del mondo elegante, tutta la ricchezza di equipaggi che nelle grandi città industrializzate e rotaieggiate non si vedono più come si vedevano in altri tempi.

Nelle città grandi, invase da tutte le forme dell'industria, si veggono, viceversa, tipi di veicoli affatto nuovi, veicoli *réclame* fatti per attirare la pubblica curiosità, sia sul veicolo, sia sull'articolo industriale che per essi viene portato attorno.

Ecco il carrozzino *réclame* di un calzolaio, che, dentro ad una scarpa addirittura colossale, montata su quattro ruote leggere, manda attorno, a recapitare ai numerosi clienti, le scarpe fabbricate per tutti i gusti nel suo grandioso stabilimento. Ecco, d'altra parte, visto di fianco e da tergo, l'elegante e

leggiero carrettino, sul quale dentro ad un cappello a cilindro dalle

grandiose forme un industriale in cappelli manda a portare a domicilio i novissimi cappelli di tutte le sagome confezionati per la propria clientela; ecco il *grad' Hôtel* di una grande città che, conciliando le necessità di trasporto con le utilità che vengono dalla *réclame*, manda in giro un forgone da merci, avente esteriormente l'aspetto di una sezione di cantina, nella quale sono schierati e sovrapposti i preziosi fusti contenenti i più preziosi, sopraffini liquori che mai si possano pretendere dalla *cave à liqueurs* di così celebre *Hôtel!*

In Milano è popolare la sfilata dei forgoncini pel ricapito di merci a domicilio usati dai magazzini *Alle città d'Italia* dei signori fratelli Bocconi; e si veggono anche molti tipi consimili adottati da altre case industriali; giacchè Milano ha, sulle altre grandi città italiane, questa incontestata superiorità: il vivissimo, pronto spirito di emulazione dei suoi industriali nell'adottare tutto ciò che può servire a dare al pubblico l'espressione costante del progresso e della modernità.

In alcuni paesi ai carretti *réclame* veggonsi attaccati grossi cani, addestrati mirabilmente al tiro e che, quando il veicolo è fermo e momentaneamente abbandonato dal conducente, gli fanno anche egregiamente la guardia contro i malintenzionati.

A Bologna è popolare un grosso e forte macellaio, che si reca abitualmente dalla propria casa alla propria bottega e viceversa, su di un leggero carrettino tirato da un grosso *bull-dog;* a Breno, in Val Camonica, ebbe per parecchio tempo un vero successo di curiosità il carrettino di vimini e l'equipaggio di cani côrsi del signor Giacomo Raspo, veterano furier maggiore d'artiglieria, guardamine in tutta l'industriosa valle, e quei cani erano meravigliosamente adde-

Disegno di A. Zanetti, nell'*Illustrazione Militare Italiana* del 1 giugno 1889.

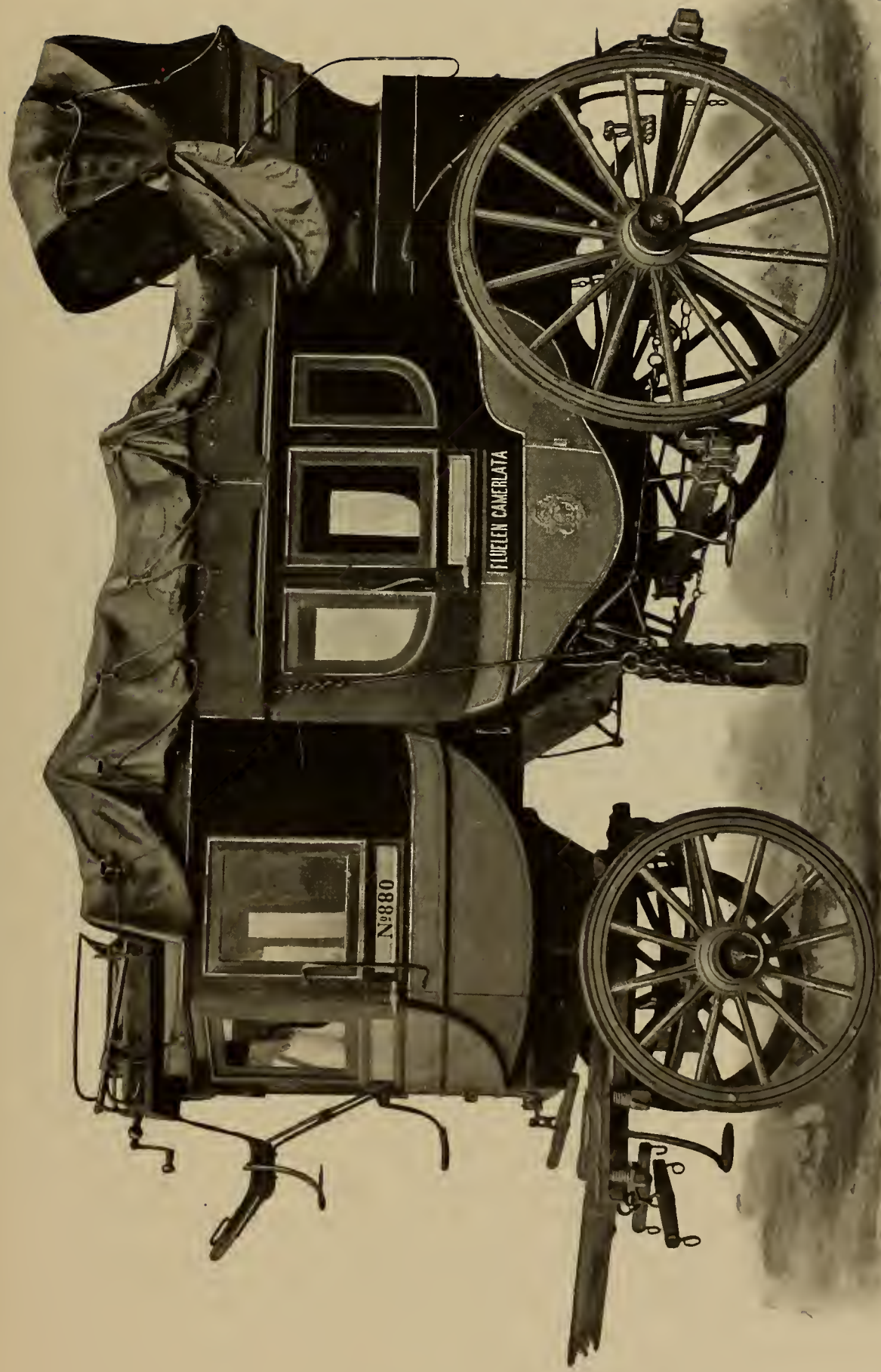
Fotografia favorita dal nob. Stefano Krentglin.

strati, e percorrevano fino otto ed anche dieci chilometri in un'ora!

Nella vicina Svizzera occorre di frequente vedere grossi bei cani danesi attaccati a dei piccoli carri non tanto leggieri, adibiti al trasporto del latte, di legnami e di altri materiali da costruzione.

La Svizzera, per tutte le varietà di mezzi di trasporto e di locomozione è veramente interessante. Tutte le più moderne innovazioni portate dal vapore, dall'elettricità vi sono state applicate; ma sulle grandi, classiche strade di montagna, mirabilmente costrutte ad un livello variante tra i 1000 ed i 2500 metri sul mare, si veggono ancora le famose diligenze, per le quali la Svizzera va giustamente famosa, tutto essa subordinando alla tanto produttiva industria del forastiere, che noi pure in Italia dovremmo sapere largamente e saggiamente coltivare, dotati come siamo insuperabilmente di bellezze naturali e di incomparabili tesori artistici.

Quelle diligenze svizzere colossali una volta arrivavano fino a Milano; poi l'ultima loro tappa, nel versante del Ticino, fu Camerlata, e nel ricco ed interessante *Landes Museum* di Zurigo si conserva ancora, col cartello *Fluelen-Camerlata*, come qui di fronte si vede, la diligenza che continuò ad attraversare, ultima, la bella strada del S. Gottardo, finchè il maggio 1882 la grande ferrovia internazionale fu aperta sotto il *tunnel*.... e la diligenza finì nel museo!... Spariranno, così, anche quelle che ora fanno servizio tra Briga e Domodossola; poi, col tempo, e coll'inesorabile avanzarsi delle locomotive, del vapore, della trazione elettrica — in questo secolo eliminatore del cavallo — spariranno anche, coi loro pittoreschi tiri a quattro, le diligenze che ora attraversano i valichi alpini dello Spluga, del Bernina, dello Stelvio, dell' Aprica, del Tonale.

Mentre per le grandi gare sportive si introducono ora sui *turfs* inglesi ed americani perfino i *cavalli drogati*, cioè i cavalli deboli alimentati con degli stimolanti (iniezioni di stricnina) per renderli per un'ora più vigorosi, e vincitori di cavalli ordinariamente più forti; nell'uso della locomozione pratica il cavallo va diminuendo ogni giorno più, e con esso il lusso e l'eleganza dei veicoli; ma pure quando un individuo, anche fautore delle più ardite novità, quando un popolo, pur largamente applicato alle industrie ed ai commerci, vogliono pensare a qualche cosa esteriormente signorile e godibile, pensano facilmente alla carrozza, la cui espressione complessiva non potrà mai essere nè uguagliata, nè superata, fra le eleganze e le signorilità della vita, da nessun altro veicolo.

DILIGENZA CHE PERCORREVA LA STRADA DEL GOTTARDO DA FLUELEN A CAMERLATA.

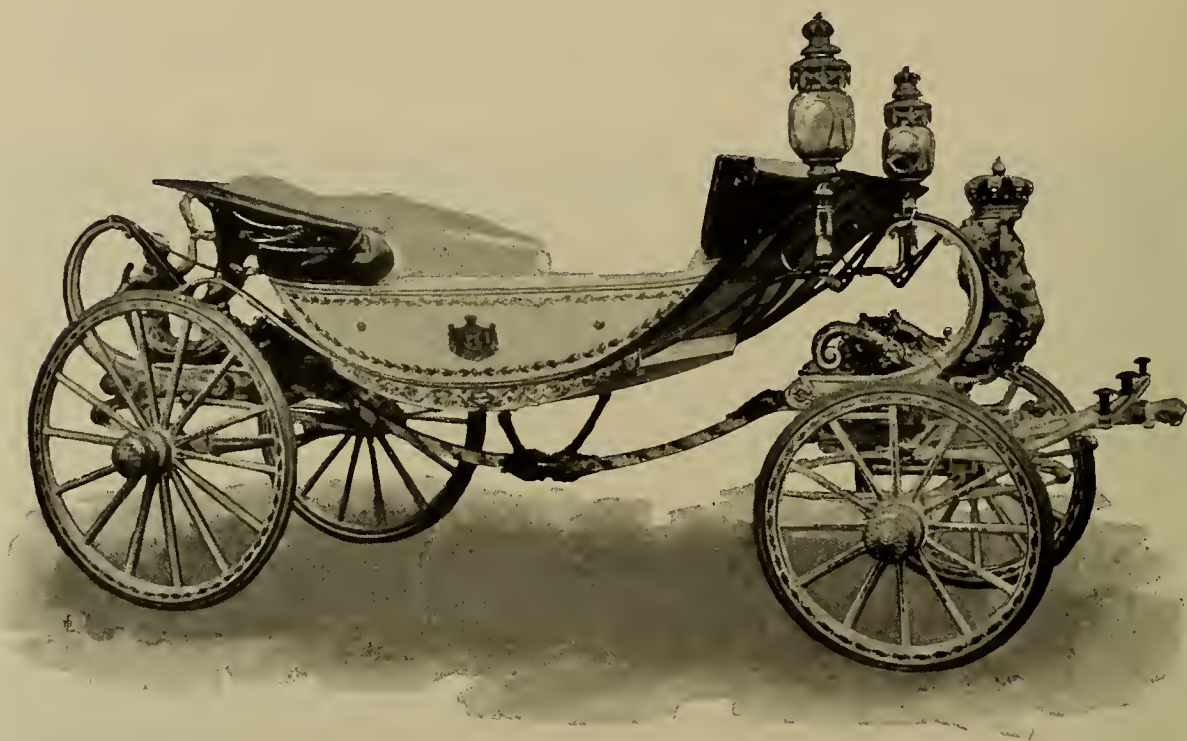
(Da fotografia fornita dal dott. H. Angst, direttore del Landes Museum di Zurigo, per cortese ricerca del signor Enrico Ghisi di Milano).

Già, l'uomo sente assolutamente, istintivamente il bisogno di signoreggiare sugli animali che la natura ha posto al suo servizio. Potrà essere una soddisfazione saper fare egregiamente il *chauffeur* su di un veloce automobile; ma la soddisfazione di avere in mano le redini e di sapere guidare un cavallo di sangue, che risponda intelli-

gentemente ai nostri cani, ce n'è di quelle, che non si uguagliano; e se ai nostri ragazzi moderni si offrono, nel momento che volge, le seduzioni sportive della bicicletta e dell'automobile, pure anch'essi trovano più soddisfacente l'elegante carrozzino tirato dal piccolo *poney*.

Gli olandesi medesimi, popolo di navigatori, di commercianti, di industriali, in un'occasione solenne, la proclamazione della maggiorennità e l'incoronazione della loro giovine regina Guglielmina non trovarono forma di dono che potesse superare quello della carrozza; e alla graziosa sovrana (notoriamente dedita al ciclismo) furono regalate due carrozze, non una — la classica *berlina*, e, come convenivasi per sovrana giovane ed avvenente, una *calèche* di gala.

La *calèche* di gala, fu costruita all'Aja, su disegni proposti dai

fabbricanti stessi, signori Hermans e C., dietro commissione della regina madre, che volle fare questo regalo alla regina figlia, regnante.

Calèche di gala per la regina Guglielmina d'Olanda, veduta di fianco.
Da fotografia favorita dai fabbricanti, sig. Hermans e C. dell'Aja.

Una *caleche* di gala è stata, per il nostro tempo, una novità, non essendo in uso, nelle corti, per le cerimonie di gala, che la tradizionale *berlina*. Ma l'eccezione si comprende per una regina così giovane e leggiadra; e le regine per le prime non devono rinunziare alle naturali prerogative della femminilità. Del resto, in questo secolo, e sebbene fosse d'inverno, l'8 dicembre 1817 fece il suo solenne ingresso, come nuova duchessa, in Lucca, Maria Luisa dei Borboni di Spagna e Parma, ex-regina d'Etruria, e sebbene non fosse più tanto giovane e fosse madre di due figli grandicelli, si fece preparare una bella carrozza di gala, scoperta, perchè i buoni lucchesi potessero ammirare le sue copiose forme regali.

La *calèche* della regina Guglielmina fu eseguita in stile italiano del rinascimento, giacchè i tipi delle grandi carrozze italiane di quel tempo sono rimasti e rimarranno sempre modelli insuperabili.

La cassa ed il treno in legno sono dipinti in bianco avorio; le

fiamme dei raggi e la freccia sono ornate di foglie di quercia in oro opaco; il resto del treno è dipinto a striscie d'oro; la guarnizione interna è in *satin* colore avorio, con galloni e cordoni in seta e oro.

Sono notevoli in questa *calèche* le scolture in legno postevi sul davanti e sul di dietro.

Davanti, la parte superiore del treno è ornata da tre statue di

Il davanti della *calèche* di gala della regina d'Olanda.

sirene, delle quali quella di mezzo sorregge sul proprio capo la corona reale, e le due laterali formano gruppo con quella, portando ciascuna in mano un ramo di alloro l'una, di quercia l'altra, e tuttedue concorrendo coll'altro braccio a sorreggere la corona reale d'Olanda. Queste statue sono collocate su di un impalcato scolpito,

isolato dal treno mediante due molle, per evitare che le scosse nel procedere della carrozza non rompano alcune parti, necessariamente delicate, del legno finamente scolpito.

Sul di dietro altre due statue di sirene formano elegantissimo gruppo; con una mano sorreggono una corona di foglie varie, nell'altra portano rami di alloro e di quercia; e la loro parte inferiore

Il didietro della *calèche* di gala della regina d'Olanda.

termina in due cornucopie dalle quali rovesciansi sull'impalcato scolpito frutta e fiori; ed anche questo impalcato, per la difesa delle delicate sculture nel procedere del veicolo, è isolato dal treno mediante una sola molla d'acciajo e due bobine in *caoutchou.*

Le estremità scolpite del treno terminano in teste di leone, es-

« BERLINA D'ORO » DONATA DAL POPOLO DI AMSTERDAM
ALLA REGINA GUGLIELMINA PER LA SUA INCORONAZIONE COME REGINA D'OLANDA — 31 AGOSTO 1898.

(Da fotoincisione favorita dai fabbricanti, signori fratelli Spyker di Amsterdam).

sendo il leone l'animale araldico d'Olanda; e così pure terminano in teste di leone di bronzo dorato le estremità della freccia.

Tutto in questa superba *calèche* esprime arte, eleganza, fasto regale felicemente accoppiati, trattandosi del dono di una regina ad una regina; ma la vettura classica, la *berlina* donàta alla giovine regina dalla popolazione di Amsterdam si presenta con un insieme degno, in tutto e per tutto, dei *secoli d'oro della carrozza* da noi già illustrati.

Codesta berlina, costrutta nelle officine dei signori fratelli Spyker di Amsterdam, fu eseguita su disegni dei signori Spyker medesimi, che si inspirarono allo stile del rinascimento tedesco. Vi si attaccano otto cavalli, ed è sospesa a cinghioni in cuoio ad imitazione delle molle a doppia sospensione; ha una doppia freccia sulla quale sono fissati i montatoi a portafoglio, e tutto ciò che è ferro e legno, è ricoperto d'oro, d'onde fu detta popolarmente la *carrozza d'oro*.

Sull'imperiale, siedono in gruppo quattro figure, che rappresentano le quattro sorgenti della prosperità economica dell'Olanda — l'agricoltura, il commercio, l'industria, e la navigazione — e sorreggono un rosso cuscino sul quale poggiano la corona reale e le altre insegne della regalità.

Al dissopra dello sportello il padiglione ha la forma ricurva, perchè, secondo i desideri espressi dalla regina stessa, l'interno della cassa rimanga abbastanza alto da permetterle di stare in piedi nel mezzo rivolta al suo popolo senza toccare il cielo interno del padiglione. Al dissopra di questo, fra le sculture sovrastanti agli sportelli stanno le iniziali reali, e sugli angoli sono gli stemmi reali sostenuti e coronati da puttini alati, mentre sui due fianchi corrono, intercalati al fregio, gli stemmi di Amsterdam e delle undici provincie del regno olandese. Il tutto è sorretto e fissato nella cassa da quattro figure di bronzo, che fanno anche da porta-fanali. I fanali sono di fabbricazione tutta speciale, adattabili all'elettricità come all'acetilene.

Nel riquadro sotto i cristalli sono simbolicamente, in basso rilievo, il culto, i poteri militare e giudiziario, la scienza, l'arte, il lavoro. Tutti i ferramenti sono cesellati a mano, con varietà di ornati. I mozzi delle ruote raffigurano dei Soli i cui raggi prolungansi sui raggi delle ruote. Sul dissopra delle dodici borchie delle ruote sono raffigurati i dodici segni del zodiaco, ripetuti in caratteri greci nella

faccia interna delle borchie stesse. Le ruote sono rivestite di solide gomme. Il sedile *(coquille)* dove deve appoggiare i piedi il cocchiere, porta il millesimo 1898, ed è sorretto da due cariatidi continuanti in motivo ornamentale, riunite sul davanti da due draghi. Sul davanti del treno sono due incantevoli putti alati in legno scolpito. Le maniglie rappresentano delle danzatrici con bastoni.

Le guarnizioni, tutte color *crême*, sono a ricami, fatti a mano con seta di filugello su garza e a punto corto ed eseguite non da operaie propriamente dette, ma da giovani del medioceto, appartenenti ad orfanatrofi, alla scuola reale di confezioni artistiche, etc. Dieci milioni di punti furono necessari per eseguire questo lavoro.

Rinunziamo a descrivere le ricchezze e le delicatezze dei ricami del padiglione all'interno, dei cuscini e dei sedili.

La cascata della gualdrappa *(housse)* sul sedile del cocchiere è in panno rosso-reale con frangie in seta rossa e filo d'oro, ornata ai due lati dagli stemmi dell'Olanda.

Le fodrine della cassa furono dipinte dal pittore Van der Vaij, professore all'accademia reale di pittura in Amsterdam, e rappresentano allegorie classiche sulla prosperità dell'Olanda, sui suoi ordinamenti, sull'avvenire del regno sotto la giovine regina.

Abbiamo detto che l'arco al dissopra degli sportelli, nella cornice del padiglione, fu fatto per ordine della regina desiderosa di potere stare in piedi nella carrozza senza toccare il cielo. Dobbiamo aggiungere che d'ordine della stessa regina furono tenuti molto alti i sedili interni, desiderando essa di essere veduta da tutti mentre siede dentro la magnifica berlina.

Si comprendono le pretese di una sovrana giovine ed avvenente; ma ricorderemo qui, per la storia, come un re, che era gran cavaliere, Vittorio Emanuele II, detestasse per conto suo le carrozze di gala, le carrozze tutte a cristalli, mettenti in mostra pomposa il sovrano. Forse per questo egli non volle che da Firenze fosse portata a Roma la famosa berlina di gran gala, detta il *Telemaco*; e voleva, ma in ciò non fu secondato dai dirigenti l'etichetta di corte, che la grande carrozza di gala fabbricatagli tra il 1873 e il 1877 da Cesare Sala in Milano avesse piene, e non a cristalli, le fodrine ai lati degli sportelli. Egli voleva ciò, non per timore di essere visto dal suo popolo; ma perchè rifuggiva da tutto quanto fosse gala e

teatralità, ed amava *victorias*, *mylords* dalle forme comode, larghe, da potervi stare a tutto suo agio, visto da tutti, ma alla buona; e nel 1875 ne volle regalare una al generale Giuseppe Garibaldi, che se ne servì con piena soddisfazione in Roma durante quell'anno e nei successivi, ed ora è diligentemente custodita nel Museo Civico di Torino.

Victoria donata da Vittorio Emanuele II a Garibaldi, 1875. (Museo Civico di Torino).

Degno figlio di Vittorio Emanuele II il Re Umberto I — che, sia detto per incidente, alle Esposizioni Riunite di Milano del 1894 rallegravasi affabilmente col compilatore del presente volume per i progressi conseguiti nell'industria della carrozzeria — amava anch'egli con passione, tradizionale nella sua Casa, i cavalli e le carrozze ; e, purtroppo, con vergogna e dolore di tutta Italia, ed in mezzo al lutto e l'orrore di tutto il mondo civile doveva finire, proditoriamente assassinato, proprio in carrozza, quando con la confidenza speciale del suo generoso carattere erasi portato a gioire, in mezzo ad una festa popolare organizzata dalla gioventù, che egli tanto amava!

Così l'industria italiana ebbe il non invidiabile vanto di dovere apprestare, primissima in Europa, un carro funebre regale ferroviario, ed è la sola espressione delle pompe funebri fatte con carri e veicoli, che noi abbiamo voluto qui raccogliere in questo nostro volume, per attestare noi pure il nostro tributo di affettuoso rimpianto alla memoria di un Re buono, generoso, che seguiva con attenzione, con interessamento, con amore tutti i progressi delle arti e delle industrie italiane, e che larga parte delle proprie rendite private e di quelle della Corona erogava nel mantenimento sontuoso delle scuderie e delle rimesse, le quali sono esse pure espressione di vera prosperità economica, e se possono essere largamente sviluppate da chi può

disporre delle ricchezze, concorrono — come ogni buon impiego della ricchezza — a promuovere l'industria, ad aiutare e stimolare l'arte, ad incoraggiare l'ingegno, a rimunerare degnamente la mano d'opera.

Nell'evoluzione, qui abbastanza ampiamente, per quanto rapidamente veduta, della locomozione, l'Italia ha sempre tenuto e deve continuare a tenere decorosamente il suo posto.

La carrozzeria è un ramo d'industria nel quale da secoli l'Italia si è mostrata maestra in Europa; e deve studiare di mantenersi la propria fama. Un campo le è ancora aperto utilmente — l'esportazione, nella quale non deve lasciarsi precludere la via dai produttori viennesi, parigini ed inglesi. La sua posizione sul mare le permette di tentare con vantaggio le piazze dell'Oriente e delle Americhe; e chi scrive può dire di avere iniziato, con discreto successo, questo genere di esportazione, così che veicoli italiani corrono oggi nelle vie di Aden, di Bangkok, di Zanzibar, Bombay, Jokohama, Johannesburg, Montevideo, Cordoba, etc. [1]

Sia detto per la verità, le prime ruote a raggi ed i primi assi ad olio penetrati in Birmania il 1881 erano stati fabbricati dalla ditta della quale anche il compilatore di questo volume fa parte; ed una *clarence* uscita dalle medesime officine fu mandata in Persia il 1891, esponendola ad un viaggio da Milano a Marsiglia in ferrovia, da Marsiglia a Batum, per mare, poi da Batum a Baku per ferrovia. Indi da Baku, Enzeli, Kasbin fu portata, incassata, attraverso il deserto, a braccia d'uomini per 150 chilometri e a dorso di elefanti e di muli insieme; poi, fuori dal deserto, la enorme cassa viaggiò, su robuste ruote, fino a Teheran; un viaggio che fu un'Odissea, ma la carrozza arrivò in buone condizioni, e dal signore, europeo, che l'aveva commissionata meritò di passare al servizio dello Scià!...

Anche al re di Birmania sarebbe stata fornita dall'industria italiana, delle medesime officine, una bella carrozza di gala, e ne era stato preparato il disegno, che qui riproduciamo; ma, mentre le condizioni per la fabbricazione e per l'acquisto erano già fissate, intervenne l'occupazione inglese nel regno di Birmania, e le vicende della

---

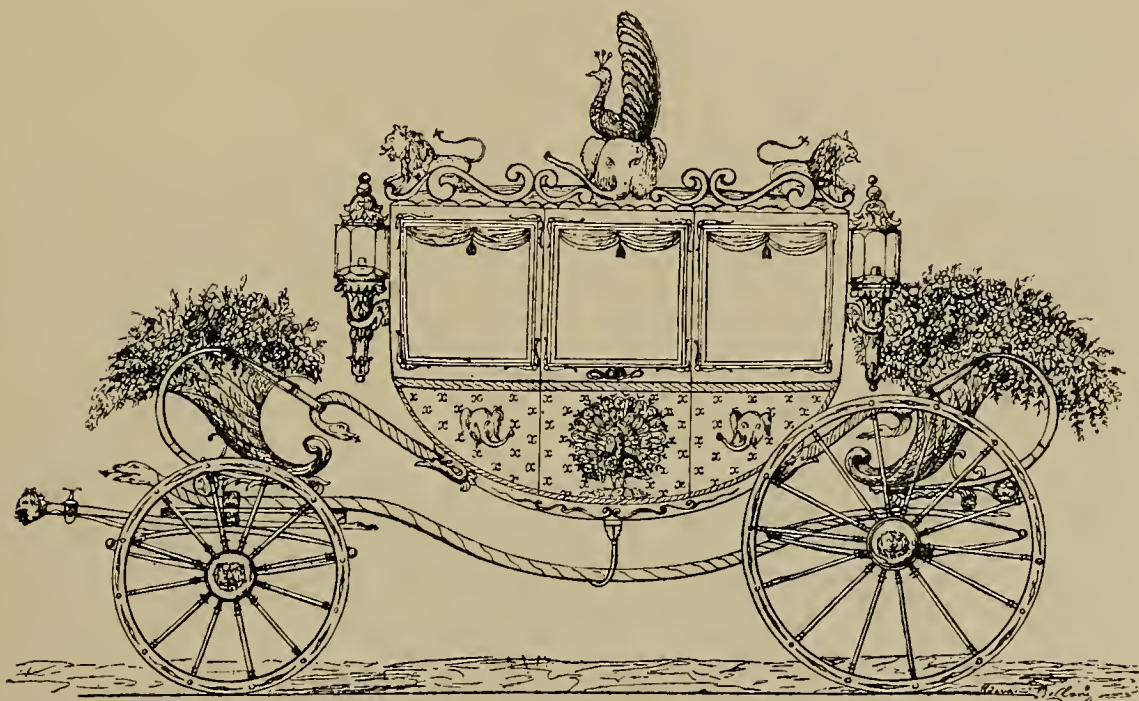
[1] Vedere nell' *Esplorazione Commerciale*, Bollettino della Società d' Esplorazione Commerciale in Africa, Fasc. XI-XII, del novembre-dicembre 1896, pag. 423.

Veduta esterna.

Veduta interna

CARRO FUNEBRE costruito nelle officine Miani, Silvestri, Grondona, Comi e C. di Milano, per il trasporto da Monza a Roma della salma del compianto Re Umberto I — Agosto 1900.

(Fotografie del sig. Achille Ferrario, Milano).

politica e della guerra sopraffecero, come spesso pur troppo accade, gl'interessi dell'industria e del commercio, e li sviarono.

Disegno preparato dalla ditta F.sco Belloni di Milano per la carrozza del re di Birmania.

Tutte le arti, tutte le industrie, specialmente quelle che, come la carrozzeria, dipendono dalle buone condizioni economiche generali, dalle ragionevoli esigenze del lusso, dell'eleganza, della moda, dall'impiego delle ricchezze in ciò che soddisfa al decoro esteriore, abbisognano di pace internazionale e di pace sociale.

All'ombra della pace tutto prospera; e se l'Italia in questi ultimi trent'anni ha potuto portarsi molto avanti (nonostante i generali aggravi fiscali) lo deve essenzialmente al lungo periodo di pace goduto. Auguriamo dunque che anche il secolo nuovo sia secolo di pace, nel quale l'evoluzione dei mezzi di locomozione possa compiersi fino a farci andare dall'Europa nell'America, al di sopra dell'Atlantico, in placidi e veloci treni aerei!...

Che quando si sarà arrivati anche a questo grande risultato, tutti gli altri mezzi di locomozione non ne soffriranno.

Nel mondo vi è sempre stato e vi sarà sempre posto per tutti. Le ferrovie non fecero che spostare il lavoro dei vetturali, ma non potevano sopprimerlo, anzi, concorsero ad accrescerlo. La marcia del-

l'umanità verso il progresso è incessante, e lo spirito umano col moltiplicarsi delle innovazioni aumenta la propria energia, si apre a nuovi desideri, sente lo stimolo di nuove aspirazioni.

Qui è il segreto di tutto; ed è assurdo dire che l'automobile ucciderà la carrozza. Chi può spendere, vuole avere e bicicletta, ed automobile, e carrozza; le funzioni di ciascun mezzo di locomozione sono proprie, diverse; l'una completa l'altra, e fra l'una e l'altra tutte le varie classi potranno accomodarsi alla forma ed al mezzo di trasporto più appropriato e più conveniente per ciascuna; mentre, come abbiamo detto, chi potrà averle tutte, e vorrà averle, le avrà; e tutti vi guadagneranno.

Che cosa possano essere, oggi giorno, con la molteplicità dei mezzi di locomozione, le signorili rimesse, si vede in Germania visitando le grandi e nuove scuderie e rimesse imperiali di Berlino. Quivi si trovano la *victoria* quadrata con la quale, al tiro di quattro superbi stalloni ungheresi bianchi, l'energico imperatore Guglielmo II recasi ad assistere alle manovre *(manöverwagen);* poi una bellissima *mylord* per tiro a quattro alla Daumont; una elegantissima slitta, a tiro a due, per uso esclusivo dell'operoso sovrano; una carrozza di gala, moderna, in stile Luigi XV, che si presenta sempre con tiro a sei; un robusto carrozzino da caccia, con riparto per i cani sul treno posteriore; un automobile modernissimo, con motore a benzina, atto a percorrere 60 chilometri l'ora; un elegantissimo *dog-cart* nel quale l'imperatore, guidando un superbo stallone delle razze di Koenigsberg, suole farsi vedere nelle belle giornate al suo popolo della capitale tedesca, talora venendo anche in *dog-cart* da Potsdam a Berlino.

L' imperatore ha una speciale predilezione per il *dog-cart;* ne possiede di vario modello; e tre cavalli stalloni, speciali, sono riservati a questo esclusivo attacco, nel quale hanno il privilegio di essere guidati dall'ardito sovrano, che ama le vetture leggere e resistenti. Quando non guida egli, i cavalli della sua carrozza sono affidati ad un cocchiere ungherese di grande fiducia — Kreczy — che passa indifferentemente dalla *victoria* alla *slitta* conducendo sempre al gran galoppo l'imperatore, anche attraverso la neve, senza preoccupazioni, come nei giorni di bel tempo!

A Berlino si dice: « la carrozza dell'imperatore è guidata dall'ungherese. Non vi saranno inciampi! »

Tutto questo esclusivamente per servizio particolare dell' imperatore; senza contare oltre a 450 vetture per i più svariati servizi, a disposizione delle quali sono sempre 150 cavalli per il servizio della famiglia imperiale e della Corte; oltre che nelle imperiali rimesse sono disponibili sempre automobili di vario tipo, biciclette, tricicli.

L' imperatore Guglielmo II in *dog-cart*.

E tutto questo piace immensamente al sodo, curioso e laborioso popolo tedesco.

In un paese poi dalle tradizioni, dal temperamento, dal bisogno estetico ed artistico come il nostro, il desiderio del bello rimarrà sempre; e se vi sarà, logicamente, chi si entusiasmerà per il ritorno di una quasi uniforme fila di automobili da una gara automobilistica;

del pari il vero e ricco signore vorrà avere sempre la soddisfazione di guidare dall'alto di un *mail-coach* quattro bei cavalli di razza; e la

sensibilità popolare rimarrà sempre altamente suscettibile per i festosi

ritorni dalle corse animati, pittoreschi come quelli che può offrire anche la nostra industriosa Milano!

INDICI

INDICE DEI CAPITOLI

Cugnot; Giorgio Stephenson e le ferrovie fra Stockton e Darlington e fra Liverpool e Manchester; la locomotiva *il razzo* (the rocket), p. 153; la prima ferrovia in Italia, lo sviluppo ferroviario italiano, p. 154; la questione ferroviaria in Italia; il servizio elettrico fra Milano e Monza, fra Bologna e Modena; la locomotiva elettrica, p. 157; la *Central London railway* di Londra e la *Metropolitaine* di Parigi; la carrozza sui primi treni ferroviari, p. 158; *Outram* e i *trams*; la prima applicazione a Filadelfia, p. 159; le rotaie nelle città; l'automobilismo, a cominciare da Bacone, p. 159; gli automobili meccanici di Hautzck e di Brodier; Jsacco Newton; Londra, Vienna, Parigi, p. 160; le vetture a vapore di Goldsworthy-Gurney; l'automobilismo, le ferrovie e la *Revue Britannique*, p. 161; il duca di Wellington, Roberto Peel e le novità della locomozione; l'*omnibus* a vapore di Anderson, p. 162; il velocipedismo; Drais e la sua *Draisienne;* i *celeriferi* di legno, p. 163; il pedale e Giuseppe di Baader, p. 164; l'inventore Francesco Macerone, p. 165; l'automobile a vapore di Virginio Bordino in Torino, p. 166; al Prater di Vienna il 1842 e il 1942; i *clubs* automobilistici; il cavallo carne da macello; il *phaeton* del *Guerin Meschino*, p. 169; il *velo* automobile del principe del Montenegro, p. 170; il *char-à-bancs* automobile del principe di Borbone; gli automobili per servizio pubblico collettivo, p. 173; *dos-à-dos* ed *americaine* automobili; *voiturette Renaud* a benzina, p. 175; la velocità degli automobili, la sicurezza del pubblico e la salute dei *chauffeurs;* gli automobili elettrici; le vetture pubbliche a motore elettrico in Parigi e in Milano, p. 176-177; l'uomo elettrico-motore americano di Perew, p. 178. Il ciclismo; dal *celerifero* alla *draisienne* e all'*hobby-horse;* la carrozzetta di Ozanam, p. 179; i pedali e il prof. Baader; le riforme di Kirkpatrick; le innovazioni di Ernesto Michaux, p. 180; il *cavallo meccanico*; il vero *bicicletto*; il grande biciclo *(grand-bi)*, p. 181; l' esposizione universale di Parigi il 1878 e il ciclismo; lo sviluppo e le forme varie nell'America del Nord; il *monociclo*; gli *eclaireurs* francesi in velocipede nella guerra del 1870; le piste pubbliche a Nuova York; i velocipedi da ghiaccio, p. 182; il monociclo Jackson e il velocipede centrale Hemming; all'esposizione in Milano il 1881; il legno e il ferro; Alfonso Marchegay; il peso dei velocipedi dal 1865 al 1876, p. 183; alla ricerca della *bicicletta;* la *safety;* il *pioner;* il problema risolto; il Touring Club Ciclistico Italiano, p. 184; la *decupletta; tandem*, tripletta, quadrupletta, quintupletta, p. 186; la bicicletta in salita, p. 187; la bicicletta da montagna di Carlo Bugatti; il *tandem* torre Eiffel; il *triciclo* p. 188-189; il triciclo con motore a petrolio; l' esperimento dell' artiglieria norvegese, p. 190; automobile a pedali messicano, p. 191; la bicicletta e le poste nord-americane; il velocipede acquatico, p. 193; nelle strade di Londra; ciclismo e pattini a ruota, p. 194. Areonautica; il primo pallone a Milano; i Gerli e il conte Paolo Andreani, p. 194; il volo del 25 febbraio 1774 da Moncucco; p. 195; G. B. Dante, Leonardo da Vinci, il padre Lana; la macchina volante di Kaufmann, p. 196; l'apparecchio di Otto Lilienthal per volare, p. 197; le ultime esperienze del Secolo XIX, p. 198; l'areo-nave del colonnello Zappelin. La navigazione ed il vapore; Fulton e Napoleone I; Venezia, se avesse avuto i piroscafi, p. 199; il Bucintoro;

INDICE ALFABETICO DEI NOMI

INDICE ALFABETICO DELLE INCISIONI

ERRATA-CORRIGE.

Pag. 11, sotto all'incisione,	L. Vitrurio	*leggasi*	L. Vitruvio.
» *17, sotto all'incisione,*	Ozanne	»	Uzanne.
» *19, sotto all'incisione,*	Venonese	»	Veronese.
» *26, sotto alla seconda incisione,*	pag. 60 del 1879	»	pag. 60 del 1897.
» *29, ultima riga del testo,*	Rouhici	»	Rouhier.
» *30, sotto all'incisione,*	Rouhici	»	Rouhier.
» *33, riga 23ª del testo,*	Lichtenstein	»	Liechtenstein.
» *51, riga della nota,*	Ozanne	»	Uzanne.
» *53, riga 13ª del testo,*	Ozanne	»	Uzanne.
» *57, riga della nota,*	Ozanne	»	Uzanne.
Grande tavola fra le pagg. 60-61,	17 febbraio 1775	»	15 febbraio 1775.
Pag. 61, riga 10ª del testo,	1 ottobre 1774	»	15 febbraio 1775.
» *62, sotto all'incisione,*	a San Celso	»	a San Celso in Milano.
» *72, riga 13ª del testo,*	banchettino	»	panchettino
» *89, nota 2a,*	Ozanne	»	Uzanne.
» *111, sotto alla prima incisione,*	del 1339	»	del 1839.
» *123, riga 4ª del testo,*	Spulga	»	Spluga.
» *127, riga della nota,*	Ozanne	»	Uzanne.
» *147, solto all'incisione,*	*Carossier*	»	*Carrossier.*
» *159, riga 20ª del testo,*	Regent's Park	»	Regent's Parck.
» *160, riga 24ª del testo*	secolo scorso	»	secolo XVIII.
» *192, riga penultima,*	*policemen*	»	*policeman.*
» *206, riga 21ª del testo,*	provvigioni, a diffondere	»	provvigioni, diffondere.
» *219, sotto l'ultima incisione,*	Vhithead	»	Vitehead.
» *225, sotto l'ultima incisione,*	Krentglin	»	Krentzlin.
» *229, riga 6ª del testo,*	cani, ce n'è	»	accenni.
» *237, riga 30ª del testo,*	raccogliere	»	accogliere.

La sestiga dell'Arco della Pace in Milano, vista da tergo.